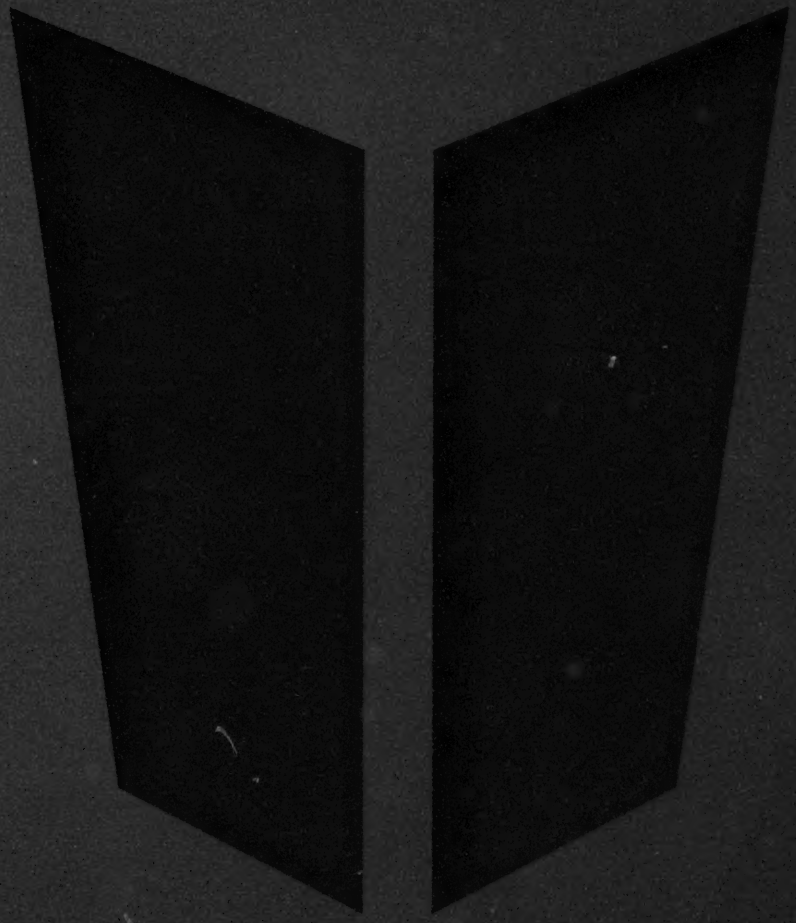
RAPPORT ANNUEL 2011

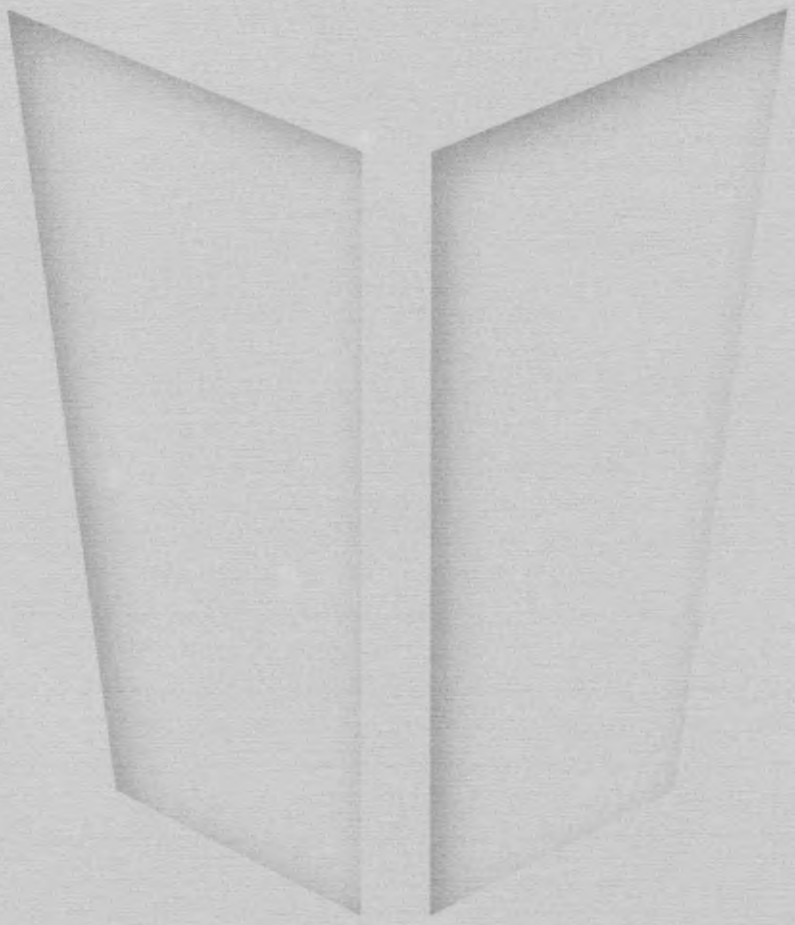
TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE



AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

RAPPORT ANNUEL 2011

TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE



AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

Ce rapport a été produit par la Direction des normes et de l'assurance-dépôts de l'Autorité des marchés financiers.
Ce document est disponible sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2012
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2012

ISBN : 978-2-550-64649-5 (imprimé)
ISBN : 978-2-550-64650-1 (en ligne)
ISSN : 1712-9389 (imprimé)
ISSN : 1712-9397 (en ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
Ministre délégué aux Finances
Député de Laval-des-Rapides

Québec, juin 2012

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec pour l'année 2011. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre délégué aux Finances,

Alain Paquet

Cabinet de Québec
8, rue Cook, 4e étage
Québec (Québec) G1R 0A4
Téléphone : 418 643-5270
Télécopieur : 418 646-7147
www.finances.gouv.qc.ca

Cabinet de Montréal
Complexe Desjardins, tour Nord
Secteur D261RO
150, rue Sainte-Catherine Ouest
C. P. 5000, succursale Place-Desjardins
Montréal (Québec) H5B 1A7
Téléphone : 514 873-5363

Bureau de circonscription
400, boul. Saint-Martin Ouest
Bureau 208
Laval (Québec) H7M 3Y8
Téléphone : 450 668-6077
Télécopieur : 450 668-6168

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, juin 2012

Monsieur Alain Paquet
Ministre délégué aux Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous présente la 34e édition du *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année terminée le 31 décembre 2011.

Produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A 25), ce rapport renferme les résultats de l'analyse effectuée par l'Autorité des marchés financiers à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec. Cette analyse porte sur leur expérience en matière de sinistres, sur leurs pratiques de classification et de tarification des risques ainsi que sur les tarifs en vigueur en 2011.

Ce rapport décrit d'abord le rôle et la mission de l'Autorité des marchés financiers de même que l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec. Il trace ensuite le profil du marché de l'assurance automobile au Québec dans lequel ont œuvré les assureurs au cours de la dernière année et présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec pour l'année 2011. Enfin, ce rapport relate l'évolution des pratiques de tarification, les modifications apportées aux règles de classification et de tarification contenues à l'intérieur des manuels de tarification des assureurs et la consultation de ces manuels par le public et l'industrie.

Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile continue d'être en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence est très présente. À cet égard, et pour une neuvième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est compétitif, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient globalement.

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, 3e étage
Québec (Québec) G1V 5C1
tél. : 418 525-0337
numéro sans frais : 877 525-0337
téléc. : 418 525-9512

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
tél. : 514 395-0337
numéro sans frais : 877 525-0337
téléc. : 514 873-3090

www.lautorite.qc.ca

Compte tenu des réductions de tarifs consenties par les assureurs au cours des dernières années, le niveau des primes acquises en 2011 est demeuré le même que celui de l'année dernière. De plus, après avoir diminué pendant deux ans, le montant total des déboursés à la suite de sinistres a augmenté en raison notamment des inondations en Montérégie et à Gatineau et du passage de l'ouragan *Irene*. Conséquemment, l'analyse effectuée montre que les assureurs ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation inférieurs à ceux de 2010.

Malgré cette baisse, les résultats présentés indiquent la poursuite de la tendance favorable observée au cours de la dernière décennie, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs. Ainsi, pour le secteur de l'assurance automobile au Québec, l'année 2011 peut encore être qualifiée d'excellente.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile permet de conclure que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, surtout pour certaines clientèles cibles. De plus, cette concurrence tend à s'élargir à l'ensemble des catégories de risque. Dans ce contexte, les assurés ont la possibilité de comparer les prix et les services offerts par les différents assureurs et courtiers.

Enfin, il est intéressant de constater que ce sont les assureurs dont le siège est au Québec qui dominent le marché québécois de l'assurance automobile.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

Mario Albert

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION **9**

FAITS SAILLANTS **10**

Le contexte 10
Le marché de l'assurance automobile au Québec 10
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec 11
La demande d'assurance automobile 11
L'évolution globale des résultats 11
L'évolution des réclamations 12
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification 13
Les modifications aux manuels de tarification 13
L'évolution des pratiques de tarification 13
L'évolution des tarifs 13

PARTIE 1 - L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC **14**

Le rôle et la mission de l'Autorité 14
L'environnement légal et ses particularités québécoises 14
La convention d'indemnisation directe 15
Le contrat d'assurance automobile 15
L'accès à l'assurance automobile au Québec 17
La tarification et la classification des risques 17
Les manuels de tarification 17
Le Plan statistique automobile du Québec 18
Le Fichier central des sinistres automobiles 18

PARTIE 2 - LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2011 ..... **20**

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance 20
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec 26
La demande d'assurance automobile 30

PARTIE 3 - LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2011 33
Le contexte de l'analyse de rentabilité 33
L'évolution globale des résultats 34
L'évolution des sinistres 36
Le caractère adéquat de la tarification en 2011 47

PARTIE 4 - LES PRATIQUES DE TARIFICATION 51
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification 51
Les modifications aux manuels de tarification 53
L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs 57

CONCLUSION 64

ANNEXE A
Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2011 65

ANNEXE B
Liste des assureurs faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2011 en assurance automobile au Québec 69

ANNEXE C
Glossaire 72

ANNEXE D
Données utilisées pour les graphiques 4 à 14 75

LISTE DES TABLEAUX 81

LISTE DES GRAPHIQUES 83

INTRODUCTION

Conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), l'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année au ministre des Finances un rapport sur la tarification en assurance automobile.

Ce rapport[1] vise à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt de l'assurance automobile.

- **La Partie 1** décrit le rôle et la mission de l'Autorité de même que l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec.
- **La Partie 2** trace le profil du marché dans lequel ont œuvré les assureurs privés au Québec au cours de la dernière année, en présentant l'offre et la demande en assurance automobile.
- **La Partie 3** traite de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2011. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs et sur le caractère adéquat de la tarification.
- **La Partie 4** traite du dépôt et de la consultation des manuels de tarification, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de l'année, de l'évolution des pratiques en matière de classification et de tarification des risques de même que l'évolution des tarifs.

1 Ce rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

FAITS SAILLANTS

Le contexte

Le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2011 vise à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt de ce secteur.

L'assurance automobile suscite généralement plus d'intérêt et de questionnement que les autres catégories d'assurance, notamment pour les motifs suivants :

- Tout propriétaire d'un véhicule au Québec doit détenir un montant minimum d'assurance de responsabilité civile.
- Comparativement à l'assurance habitation, les primes demandées par rapport aux valeurs assurées sont jugées plus élevées et représentent une part plus importante du budget des consommateurs.
- La fréquence des réclamations est généralement plus importante que celle des autres catégories d'assurance.
- Il s'agit de la catégorie d'assurance de dommages qui utilise le plus grand nombre de critères basés sur des caractéristiques personnelles pour l'établissement de la prime.

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

- Cette industrie se compose de :
  - 48 assureurs à charte du Québec détenant 64 % du total des primes directes souscrites;
  - 44 assureurs à charte du Canada détenant 34 % du total des primes directes souscrites;
  - 24 assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger détenant 2 % du total des primes directes souscrites;
  - 1 assureur à charte d'une autre province détenant moins de 1 % du total des primes directes souscrites.
- En fonction du mode de distribution, les assureurs directs dominent le marché du Québec avec une part de 55 %. Plus particulièrement, ils contrôlent le secteur de l'assurance des particuliers en détenant 62 % des primes souscrites, alors que celui des entreprises est largement dominé par les assureurs à courtiers qui détiennent 85 % des primes de ce secteur.
- Malgré le fait que le marché québécois de l'assurance automobile est dominé à 94 % par 15 assureurs ou groupes d'assureurs, les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.
- Au cours de l'année 2011, plus de 95 000 polices d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement ont été vendues représentant plus de 142 millions de dollars de primes directes souscrites.

LA CONCURRENCE ET LE MARKETING DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

- Les assureurs continuent le développement de leurs pratiques et de nouveaux produits afin de se démarquer de leurs concurrents.
- De plus en plus d'assureurs s'affichent en ligne afin de répondre aux besoins exprimés par leur clientèle et de leur offrir une plus grande flexibilité pour obtenir une soumission.
- Pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement d'un assureur à l'autre. Il est donc avantageux pour le consommateur de demander plus d'une soumission.
- Des 117 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, 99 assureurs ont souscrit des risques sur le territoire du Québec en 2011.

LA DEMANDE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

- Le nombre de véhicules assurés a augmenté de 1,7 % alors que l'âge moyen du parc automobile est demeuré le même, soit de 7,9 ans.
- La demande d'assurance automobile s'accroît notamment en raison de l'augmentation de 1 % du nombre de titulaires de permis de conduire.

L'ÉVOLUTION GLOBALE DES RÉSULTATS

- Le volume des primes souscrites pour l'ensemble des véhicules diminue légèrement de 0,4 % en 2011 pour se situer à 3 092 millions de dollars, conséquence de la baisse des tarifs des assureurs pour une neuvième année consécutive.
- Pour l'ensemble des véhicules, le montant total des sinistres a connu une hausse de 5,1 % pour se situer à 1 851 millions de dollars en 2011. Le ratio sinistres / primes est passé de 57 % des primes acquises en 2010 à 59,8 % en 2011.
- Le ratio des frais d'exploitation est estimé à 28,8 % des primes acquises en 2011. Le total des dépenses pour l'ensemble des véhicules est estimé à 88,6 % des primes acquises.
- En 2011, le bénéfice d'exploitation estimé pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec est passé de 15,1 % des primes acquises à 12,3 %.

L'ÉVOLUTION DES RÉCLAMATIONS

- La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » a augmenté de 1,1 % en 2011. Malgré cette augmentation, la fréquence des réclamations, qui est de 4 %, est la deuxième plus basse observée au cours des 10 dernières années.

- La garantie « collision » présente une hausse de 4,2 % en ce qui a trait à la fréquence des réclamations. Le niveau enregistré cette année constitue toutefois le deuxième plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années.

- La fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » présente une forte augmentation de 16,9 % en 2011.

- Malgré le fait que les fréquences des réclamations aient augmenté en 2011 pour les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile, elles demeurent à des niveaux très bas, soit à 4 %, 4,6 % et 6,6 % respectivement pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ».

- Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », les hausses observées en 2011 ont été fortement influencées par les augmentations de la fréquence des réclamations survenues au cours du 1er trimestre de 2011 attribuables notamment aux fortes précipitations de neige survenues à la fin du mois de mars. Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », les inondations survenues en Montérégie et à Gatineau ont fortement influencé à la hausse la fréquence des réclamations du 2e trimestre, tandis que le passage de l'ouragan *Irene* a eu un impact considérable sur celle du 3e trimestre.

- La fréquence des réclamations liées aux vols de véhicules, aux bris de vitre et aux autres dommages comme l'inondation, l'incendie ou le vandalisme, a diminué au cours des 10 dernières années, tandis que celle des dommages causés par le vent ou la grêle a augmenté. Depuis 2002, la fréquence des vols partiels et des vols complets de véhicules a diminué respectivement de 61,6 % et 63,9 %.

- Le coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux élevés notamment en raison de l'âge du parc automobile, de l'inflation liée à la hausse des tarifs horaires exigés par les réparateurs, du prix des pièces et du coût de location des véhicules de remplacement. Toutefois, le coût moyen de la garantie « accident sans collision ni versement » a subi une diminution importante de 12,6 % en 2011 pour se situer à son plus bas niveau des 10 dernières années.

- Le coût moyen par sinistre des garanties « responsabilité civile » et « collision » est légèrement en hausse de 0,1 % et 0,7 % respectivement en 2011.

- En 2011, on observe une forte augmentation de 36,1 % du coût moyen des dommages causés par le vent ou la grêle. On rappelle qu'en 2009 et 2010, ce coût moyen avait diminué respectivement de 33,2 % et de 15,8 %. Le coût moyen des « autres dommages », comprenant entre autres l'inondation, l'incendie et le vandalisme, augmente de 7,4 % en 2011 par rapport à 2010, tandis que celui pour « vol partiel » diminue de 1,3 %, celui pour « vol complet » diminue de 6,6 % et celui pour « bris de vitre » diminue de 2,7 %.

- En 2011, le coût global pour les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile augmente par rapport à 2010. En effet, pour l'année 2011, la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » augmentent, entraînant ainsi une hausse de leur coût global respectif de 1,2 % et 4,9 %. Rappelons qu'en 2010, ces deux garanties avaient présenté des baisses intéressantes de leur coût global de 6,1 % et 2,5 % respectivement.

- Pour la garantie « accident sans collision ni versement », on observe en 2011 une augmentation de 2,1 % de son coût global. Rappelons que cette garantie avait présenté d'intéressantes baisses en 2009 et 2010, soit respectivement de 20,7 % et 9,6 %.

LE DÉPÔT ET LA CONSULTATION DES MANUELS DE TARIFICATION

- Les manuels de tarification des assureurs sont disponibles auprès de l'Autorité pour consultation par toute personne qui en fait la demande.
- La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité permet au public et à l'industrie de vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché.

LES MODIFICATIONS AUX MANUELS DE TARIFICATION

- Les assureurs représentant 76 % du marché des voitures de tourisme ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification au cours de la dernière année.
- Les critères relatifs aux systèmes de protection contre le vol de véhicules, à la marque, à l'année et au modèle du véhicule, ainsi qu'à la localisation du risque ont été les plus modifiés par les assureurs durant la dernière année pour les voitures de tourisme.
- L'avenant F.A.Q. N° 43 (A à F) – Valeur à neuf a également subi plusieurs modifications en 2011. En effet, certains assureurs qui n'avaient pas encore étendu la protection à cinq ans l'ont fait, tandis que d'autres ont modifié la tarification demandée pour cet avenant en fonction entre autres de l'âge du véhicule.
- Les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché québécois de l'assurance automobile.

L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE TARIFICATION

- L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.
- On observe un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.

L'ÉVOLUTION DES TARIFS

- La tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit pour une neuvième année consécutive. Cette année, la diminution moyenne est de 2,1 %.
- La prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 1,8 %. Elle s'établit à 536 $.

Partie 1

L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

La Partie 1 présente le rôle et la mission de l'Autorité ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec.

LE RÔLE ET LA MISSION DE L'AUTORITÉ

L'Autorité est l'organisme mandaté par le gouvernement du Québec pour encadrer les marchés financiers québécois et prêter assistance aux consommateurs de produits et services financiers.

Instituée par la *Loi sur l'Autorité des marchés financiers* (L.R.Q., c. A-33.2) le 1er février 2004, l'Autorité se distingue par un encadrement intégré du secteur financier québécois, dans les domaines des assurances, des valeurs mobilières, des institutions de dépôt (sauf les banques) et de la distribution de produits et services financiers.

Outre les pouvoirs et les responsabilités qui lui incombent en vertu de sa loi constitutive, l'Autorité veille à l'application des lois propres à chacun des domaines qu'elle encadre. Elle peut aussi faire appel à des organismes d'autoréglementation à qui sont délégués certains pouvoirs d'encadrement.

Pour ce qui est du domaine des assurances, l'Autorité doit veiller à ce que les institutions financières se conforment aux obligations que les lois leur imposent.

Pour ce faire, l'Autorité développe des outils normatifs, telles des lignes directrices ou des normes afin d'énoncer ses attentes aux institutions financières à l'égard de pratiques de gestion saines et prudentes.

En ce qui a trait à l'assurance automobile, l'article 422 de la *Loi sur les assurances* (L.R.Q., c. A-32) stipule que toutes les polices d'assurance automobile doivent être approuvées par l'Autorité. Ainsi, étant donné que la protection d'assurance automobile est obligatoire au Québec pour tous les propriétaires de véhicules, tous les formulaires d'assurance automobile du Québec[2] sont standardisés et les assureurs ne peuvent les modifier. Par ce moyen, l'Autorité s'assure que le consommateur est protégé adéquatement.

L'Autorité est aussi responsable de la surveillance des pratiques et de la tarification en assurance automobile. Cette surveillance s'effectue notamment à l'aide du Plan statistique automobile (PSA) et du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA).

L'ENVIRONNEMENT LÉGAL ET SES PARTICULARITÉS QUÉBÉCOISES

Le commerce des assurances est de compétence provinciale au Canada. Le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile.

La *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25) établit une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel doivent évoluer les différents intervenants. Entre autres, cette loi établit un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité pour le préjudice corporel résultant d'un accident d'automobile, communément appelé le régime « no-fault ».

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile est prise en charge par l'État. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est responsable de l'application de ce régime.

La SAAQ prévoit certaines exceptions quant à l'indemnisation d'un préjudice corporel. Il est donc obligatoire pour un propriétaire de véhicule de se procurer une assurance de responsabilité civile pour couvrir le préjudice corporel causé à autrui. Par exemple, le résident québécois impliqué dans un accident d'automobile à l'extérieur du Québec pourrait être poursuivi s'il est reconnu responsable des blessures causées à autrui.

Quant à l'indemnisation des dommages matériels, ce sont les assureurs privés qui fournissent au public la garantie d'assurance obligatoire prévue par la *Loi sur l'assurance automobile*, de même que d'autres protections facultatives. Ce marché regroupe plus de 90 assureurs privés et le consommateur a donc un choix intéressant d'assureurs quant aux primes et aux services offerts. Ce segment est sous la surveillance de l'Autorité.

2 Les formulaires de polices d'assurance automobile du Québec approuvés par l'Autorité sont disponibles sur son site Web à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Les dommages pouvant être indemnisés par les assureurs privés sont :

- les dommages au véhicule assuré;
- les dommages matériels causés à autrui;
- certains dommages corporels au Québec (par exemple lors d'un accident de motoneige);
- certains dommages corporels à l'extérieur du Québec.

Ainsi, le régime d'assurance automobile du Québec est un régime mixte. Pour obtenir une assurance automobile complète, les consommateurs doivent donc s'adresser à la fois au gouvernement et aux assureurs privés.

Le Québec est unique au Canada quant à sa structure légale en matière de distribution de produits et services financiers qui réfère à une loi spécifique, la *Loi sur la distribution de produits et services financiers* (L.R.Q., c. D-9.2) (LDPSF). Cette loi régit le comportement de tous les assureurs en regard de leurs activités de distribution au Québec, notamment la distribution avec des représentants certifiés.

La LDPSF prévoit que certains produits d'assurance peuvent être offerts par des personnes autres que des représentants certifiés, que l'on nomme des « distributeurs »[3] ; c'est le régime de la distribution sans représentant.

LA CONVENTION D'INDEMNISATION DIRECTE

Afin de faciliter et d'accélérer le règlement des sinistres et d'en réduire les coûts, la *Loi sur l'assurance automobile* a instauré un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

En effet, l'article 173 de cette loi oblige le Groupement des assureurs automobiles (GAA)[4] à établir une convention d'indemnisation directe des dommages matériels occasionnés aux véhicules des assurés. Cette convention fait en sorte que l'assuré qui subit des dommages matériels lors d'un accident mettant en cause la responsabilité d'un autre automobiliste est indemnisé par son assureur et non par l'assureur de l'autre conducteur impliqué dans le sinistre.

La convention vise tous les dommages matériels résultant d'un accident qui survient au Québec et au cours duquel il y a une collision impliquant au moins deux véhicules dont les propriétaires ont été dûment identifiés. Chaque assureur indemnise donc son assuré pour les dommages subis au véhicule de celui-ci selon le degré de non-responsabilité établi à partir des barèmes prévus dans la convention d'indemnisation directe. Toutefois, les assurés peuvent contester, auprès de leur assureur, la responsabilité qui leur est imputée. Ce système prévoit que tous les assureurs faisant affaire en assurance automobile au Québec renoncent à exercer entre eux leur droit de subrogation.

LE CONTRAT D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Les risques couverts par les assureurs privés le sont en vertu d'un contrat d'assurance uniforme, c'est-à-dire que les garanties offertes aux consommateurs sont les mêmes d'un assureur à un autre. Le texte du contrat d'assurance, désigné par le sigle F.P.Q. (Formule de Police du Québec), doit être approuvé par l'Autorité en vertu de l'article 422 de la *Loi sur les assurances*.

Cette loi donne à l'Autorité un rôle important en ce qui a trait à la couverture d'assurance des conducteurs québécois.

Les polices d'assurance automobile du Québec approuvées par l'Autorité sont les suivantes :

- F.P.Q. N° 1 – Formule des propriétaires

  Destinée aux propriétaires d'automobiles, cette police est la plus utilisée au Québec. Elle contient deux parties : le chapitre A – Responsabilité civile et le chapitre B – Dommages éprouvés par le véhicule assuré.

  La protection offerte par le chapitre A est obligatoire. Ainsi, tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la garantie est d'au moins 50 000 $. La protection du chapitre A couvre l'assuré contre les conséquences financières résultant de dommages corporels ou matériels causés à autrui et qui découlent de sa responsabilité.

3 Un distributeur est une personne qui, dans le cadre de ses activités qui ne sont pas du domaine de l'assurance, offre de façon accessoire un produit d'assurance afférent à un bien qu'elle vend.

4 Le GAA est l'organisme regroupant tous les assureurs souscrivant de l'assurance automobile au Québec.

Les protections du chapitre B ne sont pas obligatoires, mais elles sont néanmoins souscrites par la majorité des propriétaires d'un véhicule[5]. Les garanties disponibles sous le chapitre B [6] sont : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques spécifiés. Elles visent à protéger l'assuré contre les dommages occasionnés à son véhicule, notamment la collision, le feu, le vol et le vandalisme.

- F.P.Q. N° 2 – Formule des conducteurs

  Cette police s'adresse aux personnes qui ne possèdent aucun véhicule automobile, ne sont pas titulaires de l'immatriculation d'un véhicule et n'ont aucune assurance automobile les protégeant contre des poursuites éventuelles intentées par des tiers à la suite de l'usage ou de la conduite d'un véhicule automobile qui ne leur appartient pas.

  Cette police est rarement souscrite puisque l'assurance du propriétaire d'un véhicule protège déjà le conducteur du véhicule au chapitre de la responsabilité civile. Toutefois, il est possible que le propriétaire ne respecte pas la *Loi sur l'assurance automobile*, par exemple, s'il n'a pas souscrit l'assurance de la responsabilité civile obligatoire, s'il a omis de renouveler son contrat d'assurance ou s'il n'a pas un montant suffisant d'assurance. De plus, il peut arriver que le propriétaire du véhicule n'ait pas souscrit la garantie du chapitre B, ou qu'il l'ait souscrite en assumant une franchise très élevée.

  Pour toutes ces raisons, il peut être utile de souscrire cette police afin d'avoir entièrement le contrôle sur sa propre protection d'assurance.

- F.P.Q. N° 4 – Formule des garagistes

  Cette police est conçue pour répondre aux besoins particuliers de certaines entreprises. En effet, en raison de leurs activités professionnelles ou de leurs fonctions, ces entreprises ont la garde de véhicules qui ne leur appartiennent pas; il s'agit de véhicules confiés par des clients, pour différentes raisons.

  Le mot « garagiste » utilisé dans le titre de cette police d'assurance automobile englobe tous les particuliers et toutes les entreprises ayant en leur possession des véhicules confiés. Entre autres, ce sont :

  - les marchands de véhicules neufs ou d'occasion;
  - les garagistes;
  - les propriétaires de stations-service faisant le lavage des véhicules ou le remplacement de certaines pièces endommagées;
  - les entreprises offrant un service de stationnement des véhicules (*valet-parking*).

- F.P.Q. N° 5 – Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré – Assurance de remplacement

  Cette police répond aux besoins de tout propriétaire de véhicule désirant avoir la possibilité, en cas de sinistre couvert, de remplacer son véhicule par un véhicule neuf ayant les mêmes caractéristiques. Comme son titre l'indique, cette police est complémentaire à la police de base. Pour pouvoir se procurer cette police, le consommateur doit, au préalable, détenir une F.P.Q. N° 1.

  À la différence des autres polices d'assurance automobile qui doivent être vendues uniquement par l'entremise de représentants certifiés (agents ou courtiers d'assurance), l'assurance de remplacement peut être vendue tant par des représentants certifiés que par les concessionnaires d'automobiles qui agissent alors à titre de distributeur pour le compte d'un assureur et dont les employés ne sont pas des représentants certifiés.

  Toutefois, malgré le fait que cette police puisse être vendue par l'entremise d'un distributeur, elle doit être émise par un assureur assujetti à l'encadrement de l'Autorité.

- F.P.Q. N° 6 – Formule des non-propriétaires

  Cette police est destinée à l'employeur qui désire se protéger lorsqu'un employé ou un tiers qu'il engage utilise ou conduit un véhicule dans le cadre de son travail. Comme il s'agit d'une assurance des non-propriétaires, les véhicules en question n'appartiennent pas à l'assuré, c'est-à-dire à l'employeur. Par exemple :

  - un restaurateur dont les employés font la livraison à domicile avec leur propre véhicule;
  - une entreprise faisant affaire avec des sous-contractants pour réaliser certains travaux.

5 Environ 82 % des assurés détiennent les protections du chapitre B.

6 Le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition des garanties offertes au chapitre B.

On note qu'en vertu du *Code civil du Québec*, la responsabilité de l'employeur est très grande et il peut être tenu responsable de tous les faits et gestes de ses employés. Entre autres, sa responsabilité peut être mise en cause lorsqu'un employé a un accident d'automobile pendant qu'il exerce ses activités professionnelles pour le compte de son employeur. L'employeur a donc tout intérêt à se protéger.

- F.P.Q. N° 7 – Formule d'assurance excédentaire de la responsabilité civile

  Cette police permet à l'assuré d'augmenter le montant d'assurance prévu au chapitre A de son contrat de base. Le montant supplémentaire d'assurance accordé concerne uniquement l'assurance de responsabilité civile. De plus, comme il s'agit d'une assurance excédentaire, elle intervient seulement lorsqu'il y a insuffisance du montant d'assurance au contrat primaire.

- F.P.Q. N° 8 – Formule des locateurs

  Cette police s'adresse aux locateurs, c'est-à-dire aux personnes exploitant une entreprise de location de véhicules.

L'ACCÈS À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Au Québec, il est obligatoire d'être assuré contre les dommages causés à autrui en cas d'accident automobile. En vertu de l'article 170 de la *Loi sur l'assurance automobile*, le GAA doit garantir à tout propriétaire de véhicule l'accès au minimum d'assurance de responsabilité civile requis par cette loi.

Pour diverses raisons, par exemple dans le cas d'un mauvais dossier de conduite, il est possible que certains assureurs privés refusent d'assurer un consommateur. Ce dernier pourrait donc avoir de la difficulté à se trouver un assureur. Par son mécanisme d'accès à l'assurance automobile, le GAA agit comme intermédiaire entre les assureurs et les consommateurs qui éprouvent cette difficulté. Il assiste gratuitement les personnes qui ont effectué les démarches nécessaires en vue de souscrire une assurance, mais qui ont essuyé un refus. Le consommateur profite alors d'un mécanisme efficace qui lui fournit l'assistance dont il a besoin pour assurer son véhicule.

Un mécanisme renforcé d'accès à l'assurance automobile a également été développé par le GAA permettant d'offrir une couverture d'assurance plus étendue que celle requise par la *Loi sur l'assurance automobile*. Le but de cet outil est de mieux répondre aux besoins des consommateurs, par exemple, en augmentant au-delà du minimum requis par cette loi le montant d'assurance de responsabilité civile ou en ajoutant certaines protections du chapitre B pour assurer le véhicule.

LA TARIFICATION ET LA CLASSIFICATION DES RISQUES

Au Québec, les assureurs automobile sont libres d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquat. Toutefois, sans pouvoir obliger ou interdire l'utilisation de certaines pratiques de tarification et de souscription, l'Autorité peut porter un jugement sur le bien-fondé du système et suggérer des améliorations. Ainsi, en vertu des articles 222.1 et 222.2 de la *Loi sur les assurances*, les assureurs sont tenus de suivre des pratiques de gestion saine et prudente de même que de saines pratiques commerciales. Dans cette optique et afin d'énoncer ses attentes à l'égard des pratiques de gestion saine et prudente et des saines pratiques commerciales d'un assureur, l'Autorité est habilitée à émettre des lignes directrices en vertu des articles 325.0.1 et 325.0.2 de cette même loi. Les assureurs qui ne se conforment pas aux lignes directrices données par l'Autorité sont présumés ne pas suivre des pratiques de gestion saine et prudente.

LES MANUELS DE TARIFICATION

L'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs qui font affaire au Québec à déposer auprès de l'Autorité leur manuel de tarification. Ce manuel est composé des documents de l'assureur où sont définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques.

Conformément à l'article 183 de cette même loi, les manuels de tarification déposés auprès de l'Autorité sont mis à la disposition du public pour consultation. La disponibilité de ces manuels permet notamment de promouvoir la concurrence dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec.

LE PLAN STATISTIQUE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Par l'entremise du PSA, l'Autorité recueille des assureurs leurs données d'expérience en assurance automobile au Québec en matière de primes, de sinistres et de frais d'exploitation, selon la forme qu'elle prescrit. Avec ces données, l'Autorité est en mesure de surveiller étroitement l'évolution et la rentabilité de l'industrie et d'émettre des recommandations à ce sujet, le cas échéant.

Le PSA est administré par le GAA en vertu d'un mandat que lui a confié l'Autorité conformément à la *Loi sur l'assurance automobile*.

LE FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES

Le FCSA met à la disposition des assureurs automobile des renseignements sur tous les sinistres automobiles dans lesquels des conducteurs québécois ont été impliqués et qui ont fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Accessibles aux assureurs et aux courtiers, ces renseignements[7] couvrent les six dernières années d'expérience de conduite d'un assuré.

Le FCSA contient des renseignements portant exclusivement sur des accidents ayant fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Par conséquent, il ne contient aucune information concernant les infractions au *Code de la sécurité routière* ou la perte de points d'inaptitude.

Dans la mesure où l'inscription au FCSA est obligatoire à la suite d'un accident et que ce fichier contient des renseignements personnels sur les conducteurs, des mécanismes ont été mis en place afin d'en assurer la protection et l'exactitude. En effet, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1), un titulaire de permis de conduire peut demander une confirmation et une rectification, le cas échéant, des données inscrites à son dossier au FCSA.

L'information disponible au FCSA permet aux assureurs et aux courtiers de procéder à une vérification des déclarations de leurs clients au moment de la souscription de nouveaux risques ou des renouvellements. Cette consultation au FCSA n'est toutefois pas permise lors d'une demande de règlement de sinistre, par exemple.

La consultation du FCSA par les assureurs et les courtiers ne vise pas à détecter les bons ou les mauvais conducteurs. L'objectif de ces vérifications est plutôt de s'assurer de la véracité des renseignements obtenus préalablement de l'assuré lors de la souscription du risque. On rappelle que les assurés ont l'obligation de déclarer à leur assureur tous les sinistres dans lesquels ils ont été impliqués, et ce, en vertu du *Code civil du Québec* et de leur contrat d'assurance automobile.

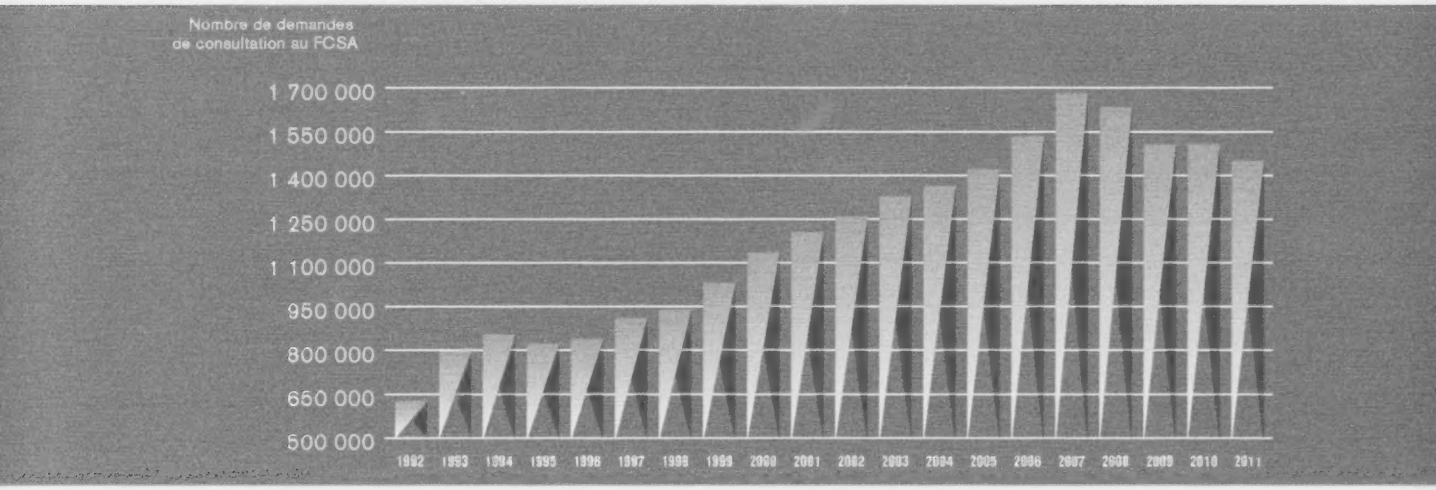
La consultation de l'information disponible au FCSA fait partie intégrante du processus de souscription des assureurs. L'utilité du FCSA dans la tarification réside donc dans la garantie qu'il offre aux assureurs de disposer d'une information crédible et objective pour la tarification. Ils s'assurent que les données utilisées correspondent bien aux définitions des critères relatifs au dossier de conduite et reflètent bien l'expérience de conduite de l'assuré. Le FCSA contribue ainsi à améliorer l'équité dans le partage des risques et des primes, dans la mesure où un assuré peut difficilement tirer profit de son omission de déclarer un ou des sinistres au détriment des autres assurés.

Le graphique 1 démontre l'évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs et les courtiers depuis sa création. Pour 2011, on remarque que le nombre de consultations effectuées par les assureurs et les courtiers a diminué de 3,8 % par rapport à 2010. D'ailleurs, on observe également que le nombre de consultations au FCSA décroit depuis 2007, soit une baisse de 13,8 % au cours des quatre dernières années. Bien qu'il n'y ait pas de motifs précis sur les raisons de ces diminutions, l'hypothèse suivante peut être envisagée : depuis plusieurs années, le marché de l'assurance automobile au Québec présente des baisses de tarifs, ce qui entraîne une diminution de la prime moyenne souscrite. Ainsi, ce contexte pourrait inciter les consommateurs à demeurer avec leur assureur actuel au moment du renouvellement de leur police d'assurance automobile, puisque la prime proposée est satisfaisante. Comme les assureurs consultent peu ou pas le FCSA lors des renouvellements, cette hypothèse peut expliquer en partie les diminutions des consultations au FCSA observées au cours des dernières années.

7 La liste des renseignements accessibles aux assureurs et aux courtiers est prévue à l'article 179.1 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

GRAPHIQUE 1

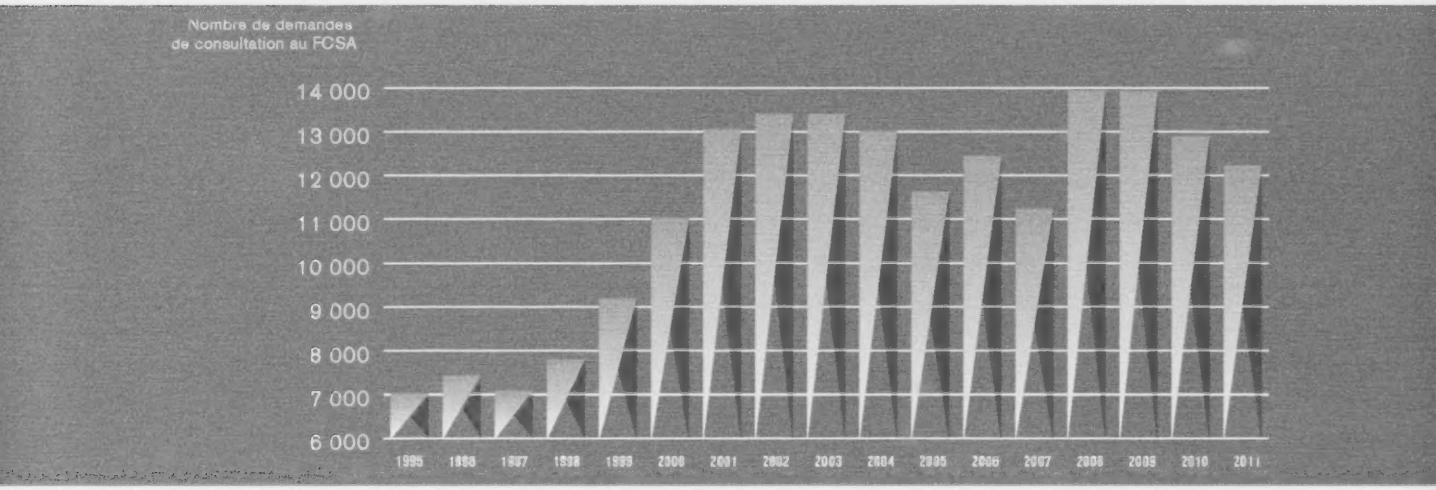
Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs et les courtiers



On constate également que de plus en plus de titulaires de permis de conduire demandent à consulter leur dossier au FCSA, que ce soit pour obtenir une confirmation des renseignements inscrits à leur sujet ou pour faire corriger de l'information. Le graphique 2 illustre bien cette évolution avec plus de 12 000 demandes en 2011, soit presque le double du nombre enregistré en 1995. Toutefois, l'année 2011 montre une diminution de 5,2 % du nombre de consultations effectuées par les titulaires de permis de conduire par rapport à 2010. Cette baisse est attribuable en partie aux efforts déployés et aux nombreuses interventions effectuées par le GAA en analyse de vraisemblance sur les données transmises par les assureurs. Par conséquent, cela a permis une amélioration de la qualité des données colligées au FCSA.

GRAPHIQUE 2

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire



Partie 2

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2011

La Partie 2 expose une analyse de l'offre et de la demande dans le marché de l'assurance automobile au Québec en 2011. Elle fait également ressortir les principaux enjeux dans ce marché et traite de la concurrence.

LES ASSUREURS AUTOMOBILE ET L'OFFRE D'ASSURANCE

Comme on peut le constater au tableau 1, le nombre d'assureurs[8] autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec est passé de 119 en 2010 à 117 en 2011. En effet, deux assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger ont demandé l'annulation de leur permis au cours de la dernière année.

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec

ANNÉE	AUTORISÉS À SOUSCRIRE	AYANT SOUSCRIT	
		NOMBRE	POURCENTAGE
2002	126	108	86 %
2003	125	107	86 %
2004	126	108	86 %
2005	127	103	81 %
2006	128	103	81 %
2007	127	100	79 %
2008	120	96	80 %
2009	120	96	80 %
2010	119	98	82 %
2011	117[9]	99	85 %

8 La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance sont exclus de ce nombre.
9 Les données de l'année 2011 ne tiennent pas compte de la transaction intervenue entre Intact Corporation financière et AXA Canada.

TABLEAU 2

Ventilation du nombre et de la part de marché[10] des assureurs automobile au Québec selon leur charte

	QUÉBEC		AUTRE PROVINCE		CANADA		ÉTAT OU PAYS ÉTRANGER	
ANNÉE	NOMBRE	PART DE MARCHÉ	NOMBRE	PART DE MARCHÉ	NOMBRE	PART DE MARCHÉ	NOMBRE	PART DE MARCHÉ
2002	53	52 %	4	2 %	41	43 %	28	3 %
2003	53	54 %	4	2 %	42	41 %	26	3 %
2004	53	56 %	4	2 %	41	39 %	28	3 %
2005	53	58 %	4	1 %	42	38 %	28	3 %
2006	53	59 %	3	2 %	43	37 %	29	2 %
2007	53	60 %	3	2 %	43	36 %	28	2 %
2008	48	61 %	2	1 %	44	36 %	26	2 %
2009	48	62 %	2	0 %	44	36 %	26	2 %
2010	48	63 %	1	0 %	44	35 %	26	2 %
2011	48	64 %	1	0 %	44	34 %	24	2 %

Le tableau 2 présente le nombre d'assureurs automobile et fait état de leur part de marché selon leur charte.

Malgré le fait que le nombre d'assureurs à charte du Québec soit demeuré le même au cours des quatre dernières années, leur part de marché continue d'augmenter. En 2011, ils recueillent 64 % des 3 092 millions de dollars de primes souscrites en assurance automobile, ce qui représente une augmentation de 12 points de pourcentage au cours des 10 dernières années, réduisant ainsi la part de marché des assureurs à charte du Canada de neuf points de pourcentage.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs à charte du Québec celle des assureurs des autres chartes dont le siège ou le bureau principal est situé au Québec, la part de cet ensemble s'élève à 70 %, soit une augmentation de un point de pourcentage par rapport à l'an dernier et de 11 points de pourcentage au cours des 10 dernières années. Cette situation démontre l'importance des assureurs établis au Québec qui dominent toujours le marché québécois de l'assurance automobile.

10 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les parts de marché et les primes directes souscrites présentées dans cette partie ne tiennent pas compte du marché lié à la F.P.Q N° 5 - Assurance de remplacement. Un tableau spécifique concernant ce marché est présenté à la Partie 4 de ce rapport.

Le tableau 3 présente l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution principal utilisé pour leur opération d'assurance automobile, et ce, respectivement pour le secteur de l'assurance des particuliers et celui des entreprises.

TABLEAU 3

Part de marché[11] des assureurs selon leur mode de distribution[12] pour le marché de l'assurance des particuliers[13], le marché de l'assurance des entreprises[14] et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec

	ASSURANCE DES PARTICULIERS		ASSURANCE DES ENTREPRISES		TOTAL DU MARCHÉ	
ANNÉE	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS
2002	51 %	49 %	14 %	86 %	45 %	55 %
2003	54 %	46 %	14 %	86 %	47 %	53 %
2004	56 %	44 %	14 %	86 %	49 %	51 %
2005	58 %	42 %	14 %	86 %	50 %	50 %
2006	58 %	42 %	15 %	85 %	51 %	49 %
2007	58 %	42 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2008	59 %	41 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2009	59 %	41 %	14 %	86 %	52 %	48 %
2010	59 %	41 %	14 %	86 %	53 %	47 %
2011	62 %	38 %	15 %	85 %	55 %	45 %

Ces données indiquent qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs directs ont graduellement accru leur présence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, leur part de marché a augmenté de 10 points de pourcentage. La croissance marquée du volume de primes de ces assureurs fait en sorte qu'ils dominent ce marché au Québec avec une part de marché de 55 % comparativement à 45 % pour les assureurs distribuant leurs produits par l'intermédiaire de courtiers. Après avoir connu un léger ralentissement au cours des dernières années, la croissance des assureurs directs semble reprendre de la vigueur en 2011. En effet, on observe une augmentation de deux points de pourcentage pour la part de marché des assureurs directs pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile et cette augmentation est de trois points de pourcentage pour le secteur de l'assurance des particuliers. Les assureurs directs dominent le secteur de l'assurance des particuliers avec une part de marché de 62 % pour l'année 2011. Toutefois, les assureurs par courtiers continuent d'afficher une présence marquée dans le secteur de l'assurance des entreprises avec une part de marché de 85 % comparativement à 15 % pour les assureurs directs. C'est approximativement la même répartition que l'on observait il y a 10 ans.

Le tableau 4 présente les différentes parts de marché des assureurs pour les 10 dernières années en fonction du mode de distribution et des différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile.

11 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

12 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

13 L'assurance des particuliers couvre les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

14 L'assurance des entreprises couvre les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

TABLEAU 4

Part de marché[15] des assureurs selon leur mode de distribution[16] pour les différentes catégories de risque[17] liées à l'assurance automobile au Québec

	ASSURANCE DES PARTICULIERS								ASSURANCE DES ENTREPRISES					
	VT		MC		MN		TT		VU		VP		AR	
ANNÉE	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS	DISTRIBUTION DIRECTE	DISTRIBUTION PAR COURTIERS
2002	52 %	48 %	23 %	77 %	35 %	65 %	44 %	56 %	14 %	86 %	52 %	48 %	12 %	88 %
2003	54 %	46 %	25 %	75 %	39 %	61 %	46 %	54 %	14 %	86 %	54 %	46 %	12 %	88 %
2004	57 %	43 %	26 %	74 %	41 %	59 %	47 %	53 %	15 %	85 %	60 %	40 %	11 %	89 %
2005	58 %	42 %	29 %	71 %	41 %	59 %	49 %	51 %	22 %	78 %	60 %	40 %	9 %	91 %
2006	59 %	41 %	28 %	72 %	40 %	60 %	50 %	50 %	21 %	79 %	55 %	45 %	10 %	90 %
2007	59 %	41 %	29 %	71 %	36 %	64 %	51 %	49 %	20 %	80 %	45 %	55 %	11 %	89 %
2008	59 %	41 %	31 %	69 %	43 %	57 %	51 %	49 %	21 %	79 %	41 %	59 %	10 %	90 %
2009	59 %	41 %	32 %	68 %	42 %	58 %	51 %	49 %	22 %	78 %	41 %	59 %	8 %	92 %
2010	60 %	40 %	34 %	66 %	44 %	56 %	52 %	48 %	22 %	78 %	39 %	61 %	8 %	92 %
2011	63 %	37 %	37 %	63 %	46 %	54 %	54 %	46 %	23 %	77 %	41 %	59 %	8 %	92 %

VT : Véhicules de tourisme
VT : Motocyclettes
MN : Motoneiges
TT : Véhicules tout-terrain
VU : Véhicules utilitaires
VP : Véhicules publics
AR : Autres risques

Les données du tableau 4 montrent que la progression des parts de marché des assureurs directs dans le secteur de l'assurance des particuliers au cours des 10 dernières années s'est manifestée de façon égale dans chacune des catégories qui composent ce secteur, soit respectivement de 11, 14, 11 et 10 points de pourcentage pour les voitures de tourisme, les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain. Ainsi, après avoir observé un certain ralentissement de cette progression de la part des assureurs directs depuis l'année 2006, l'année 2011 semble montrer une certaine reprise de ce côté. À cet effet, les catégories de risque des voitures de tourisme et des motocyclettes affichent une progression de trois points de pourcentage, tandis que celles de motoneiges et des véhicules tout-terrain de deux points de pourcentage.

Pour le secteur de l'assurance des entreprises, les assureurs par courtiers dominent largement les catégories des véhicules utilitaires et celles des autres risques. En 2011, leurs parts de marché sont respectivement de 77 % et 92 %, comparativement à 23 % et 8 % pour les assureurs directs. De plus, les assureurs par courtiers dominent le marché des véhicules publics depuis maintenant cinq ans. D'ailleurs, pour ce secteur, ils présentent une croissance de 11 points de pourcentage au cours des 10 dernières années et affichent maintenant une part de marché de 59 %.

15 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

16 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

17 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

TABLEAU 5

Part du marché[18] québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile

	NOMBRE D'ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS				
ANNÉE	1	3	5	10	15
2002	19 %	47 %	62 %	81 %	92 %
2003	20 %	47 %	63 %	82 %	92 %
2004	19 %	47 %	63 %	82 %	93 %
2005	19 %	46 %	63 %	82 %	93 %
2006	18 %	46 %	62 %	82 %	93 %
2007	18 %	46 %	63 %	83 %	94 %
2008	18 %	46 %	63 %	84 %	94 %
2009	17 %	46 %	64 %	85 %	94 %
2010	17 %	46 %	64 %	86 %	94 %
2011[19]	17 %	46 %	65 %	86 %	94 %

Bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 5 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font affaire au Québec.

Les données de ce tableau indiquent que les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui faisaient affaire au Québec en 2011 ont recueilli 94 % des primes souscrites en assurance automobile, soit la même proportion qu'au cours des quatre années précédentes. De plus, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis trois ans pour le plus important assureur ou groupe d'assureurs de même que depuis sept ans pour les trois plus importants assureurs ou groupes d'assureurs. Ainsi, la concentration du marché de l'assurance automobile au Québec stagne depuis quelques années puisque la progression des 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants est demeurée sensiblement la même au cours des 10 dernières années.

Le tableau 6 présente la part de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en 2011 pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile et montre leur évolution sur une période de 10 ans. En examinant la composition de ces groupes à l'aide de l'annexe B, on observe que le marché est en réalité dominé par 67 sociétés d'assurance, soit 57 % du nombre total d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec. De plus, on observe que les parts de marché de ces assureurs ou groupes d'assureurs ne varient que très légèrement d'une année à l'autre et que ceux qui occupent les sept premières positions sont les mêmes depuis sept ans, et ce, dans le même ordre.

18 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

19 Le regroupement des assureurs pour l'année 2011 ne tient pas compte de la transaction intervenue entre Intact Corporation financière et AXA Canada.

TABLEAU 6

Évolution des parts de marché[20] des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec[21]

	PART DE MARCHÉ (%)									
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
1. INTACT CORPORATION FINANCIÈRE	17,2	17,3	17,4	17,5	17,6	18,0	19,0	19,3	19,5	19,4
2. DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCE GÉNÉRALES	16,8	16,5	16,5	16,4	16,6	16,6	16,6	16,3	16,1	16,0
3. AXA CANADA	12,3	12,3	11,8	11,5	11,1	11,1	10,7	10,9	11,1	11,2
4. LA CAPITALE GROUPE FINANCIER	10,5	10,1	9,5	9,9	9,8	9,4	9,2	8,8	8,2	7,7
5. AVIVA CANADA	8,1	8,3	8,5	7,5	7,3	7,2	7,4	7,6	8,1	8,1
6. GROUPE PROMUTUEL	6,9	7,0	7,2	7,1	6,7	6,3	6,2	5,9	5,6	5,3
7. GROUPE CO-OPERATORS	4,3	4,2	4,1	4,1	4,4	4,5	4,1	3,9	4,1	4,1
8. INDUSTRIELLE ALLIANCE	3,5	3,2	2,9	2,6	2,4	2,3	2,1	2,0	1,9	1,5
9. MELOCHE MONNEX	3,3	3,7	3,8	3,7	3,7	3,7	4,0	3,9	3,5	3,4
10. SSQ - GÉNÉRALES	3,2	3,1	3,1	2,9	2,6	2,3	2,2	2,0	1,7	1,4
11. ALLSTATE	2,0	2,0	2,1	2,3	2,6	2,7	2,7	2,9	2,9	2,9
12. WAWANESA	1,7	1,8	2,0	2,2	1,3	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0
13. JEVCO	1,7	1,9	2,0	1,9	2,0	2,0	2,0	2,2	2,5	3,0
14. GROUPE ECONOMICAL	1,3	1,3	1,5	1,8	2,3	2,7	2,7	2,7	2,8	3,1
15. LOMBARD CANADA	1,2	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8

Le tableau 6 illustre la maturité et la stabilité du marché québécois de l'assurance automobile. En effet, pour un assureur ou un groupe d'assureurs donné, il semble très difficile d'augmenter ses parts de marché et cette croissance doit nécessairement se faire au détriment de ses compétiteurs ou par l'acquisition de l'un d'eux.

Le tableau 7 présente l'évolution des primes directes souscrites pour les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs. Cette année encore, peu de changements sont à signaler au sein des 15 premières positions. Les sept premiers assureurs ou groupes d'assureurs conservent leur position respective par rapport à 2010, tandis qu'Industrielle Alliance grimpe d'un rang grâce à une croissance de 10 % de son volume de primes directes souscrites en assurance automobile, et ce, au détriment de Meloche Monnex qui se voit ravir le 8e rang. En 2011, Meloche Monnex présente une décroissance de 9 % de ses primes directes souscrites par rapport à 2010. Parmi les meilleures croissances en 2011, outre celle d'Industrielle Alliance (10 %), celle de La Capitale Groupe Financier (4 %) et celle de SSQ – Générales (3 %) arrivent en tête de liste. Quant à Aviva Canada et au Groupe Promutuel, ils conservent respectivement leur 5e rang et leur 6e rang pour une neuvième et une dixième année consécutive malgré des décroissances respectives de 3 % et 1 % de leurs primes directes souscrites par rapport à 2010. Enfin, on note que Lombard Canada et Wawanesa ont vu leur volume de primes automobiles diminuer respectivement de 12 % et 7 % en 2011.

20 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

21 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B. Les regroupements présentés pour l'année 2011 ne tiennent pas compte de la transaction intervenue entre Intact Corporation financière et AXA Canada.

TABLEAU 7

Évolution des primes[22] des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec[23]

	PRIMES DIRECTES SOUSCRITES (EN MILLIONS)									
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
1. INTACT CORPORATION FINANCIÈRE	530	534	533	537	545	545	570	581	563	524
2. DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCE GÉNÉRALES	519	509	504	504	504	502	502	492	464	432
3. AXA CANADA	381	381	362	353	337	334	324	329	319	302
4. LA CAPITALE GROUPE FINANCIER	324	312	290	304	296	283	278	264	237	207
5. AVIVA CANADA	249	258	260	231	221	218	225	228	234	220
6. GROUPE PROMUTUEL	213	216	219	218	203	191	187	177	161	144
7. GROUPE CO-OPERATORS	132	130	126	126	133	137	123	118	118	111
8. INDUSTRIELLE ALLIANCE	109	99	87	79	74	70	65	61	53	40
9. MELOCHE MONNEX	103	113	114	113	112	112	119	119	100	93
10. SSQ - GÉNÉRALES	100	97	94	86	80	71	68	62	48	37
11. ALLSTATE	62	63	65	71	78	82	82	87	83	77
12. WAWANESA	56	60	60	59	59	60	59	66	73	81
13. JEVCO	54	54	61	67	38	29	25	27	26	27
14. GROUPE ECONOMICAL	41	40	45	54	69	82	81	81	79	84
15. LOMBARD CANADA	36	41	43	50	47	48	50	53	51	48

Finalement, malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre limité d'assureurs ou groupes d'assureurs, on constate que l'offre d'assurance automobile, même si elle a peu varié ces dernières années, demeure abondante et diversifiée permettant aux consommateurs québécois d'y trouver les produits répondant le mieux à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

LA CONCURRENCE ET LE MARKETING DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Comme la concurrence est omniprésente dans le marché québécois de l'assurance automobile, les stratégies déployées par les assureurs pour attirer l'attention et rejoindre les consommateurs sont nombreuses.

Tout d'abord, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio, des revues spécialisées, des panneaux publicitaires et d'Internet. Cette multitude d'efforts publicitaires illustre un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

22 Les données liées aux primes directes souscrites en assurance automobile au Québec sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

23 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B. Les regroupements présentés pour l'année 2011 ne tiennent pas compte de la transaction intervenue entre Intact Corporation financière et AXA Canada.

De surcroît, les diverses promotions et offres de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables. Les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de se démarquer de leurs concurrents. Au cours des dernières années, certains assureurs ont d'ailleurs procédé au développement d'offres de produits et services connexes à l'assurance automobile, tels les programmes d'assistance comme l'assistance juridique ou routière entre autres. Tous ces services d'assistance favorisent la fidélisation de la clientèle, car il est démontré que les assureurs obtiennent un meilleur taux de rétention pour les assurés qui y adhèrent.

Aussi, certains assureurs s'associent à différentes fédérations ou associations afin d'avoir un meilleur accès à leurs membres et de cibler leurs publicités en fonction de divers avantages et rabais de primes offerts à leurs membres. D'autres vont afficher une présence plus soutenue lors de la présentation de divers salons, comme ceux de l'automobile, des véhicules récréatifs ou celui de la motocyclette. On remarque également que des assureurs participent à des campagnes de sensibilisation visant les consommateurs, s'associent avec différents partenaires commerciaux ou encore ont développé sur Internet de nouvelles applications de soumission d'assurance très simples et performantes.

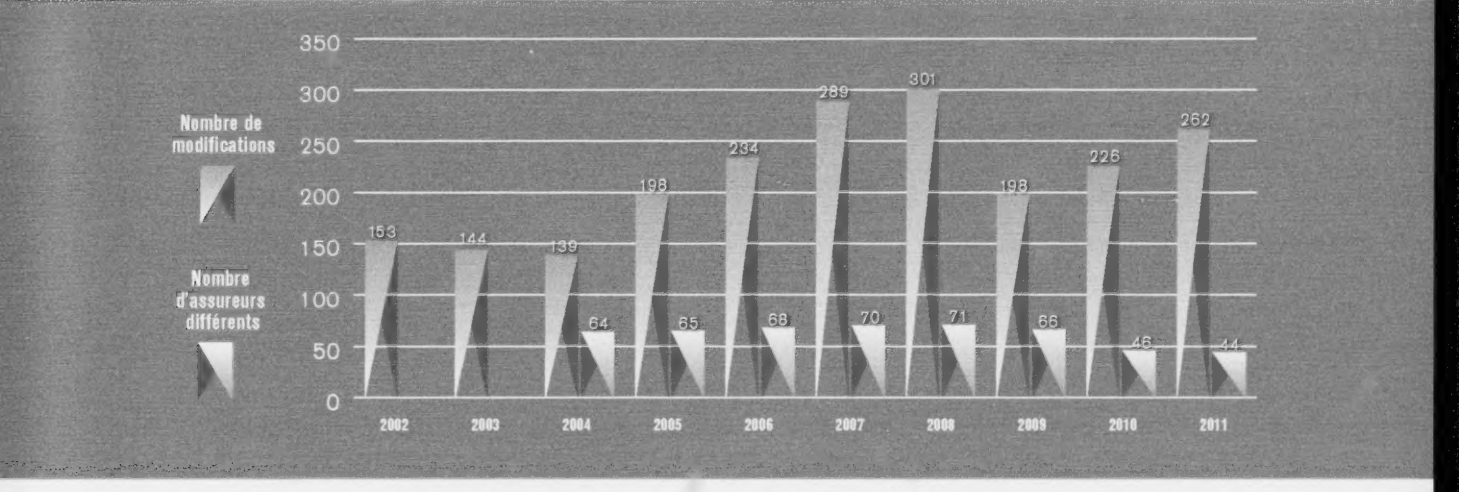
Ainsi, de plus en plus d'assureurs s'affichent en ligne et cette décision est motivée notamment par la croissance de l'utilisation d'Internet à des fins transactionnelles au Québec. Par conséquent, les assureurs souhaitent répondre aux besoins exprimés par la clientèle en leur offrant une plus grande flexibilité pour obtenir une soumission et acheter une assurance automobile. Par ces actions, les assureurs cherchent à se rapprocher davantage de la clientèle dans le but de développer de nouveaux marchés et d'attirer une nouvelle clientèle, dont les jeunes. D'ailleurs, on remarque que certains assureurs utilisent de plus en plus les différents médias sociaux tandis que d'autres font une utilisation plus accrue des courriels et des différents blogues pour rejoindre les consommateurs.

Les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent aussi que chacun cherche à adapter ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité et son positionnement dans le marché. À cet effet, en 2011, l'Autorité a reçu 262 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile, soit une hausse de 16 % par rapport à 2010[24]. Le graphique 3 présente l'évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité au cours des 10 dernières années.

Le grand nombre d'assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification d'une année à l'autre constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance automobile demeure actif et qu'il est en constante évolution. Toutefois, en 2011, moins d'assureurs ont apporté des modifications à leurs manuels de tarification, soit 44 assureurs. Par contre, ces assureurs ont apporté plus souvent des modifications à leur manuel cette année allant même jusqu'à une trentaine dans certains cas.

GRAPHIQUE 3

Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité



24 L'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs à déposer auprès de l'Autorité toute modification apportée à leur manuel de tarification.

Il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs pour des profils d'assuré identiques, à un moment donné, indiquent également une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 8 montre de tels écarts entre assureurs dans le marché québécois.

TABLEAU 8

Comparaison des primes[25] d'assurance automobile offertes par différents assureurs[26] au Québec pour différents profils d'assuré[27]

	ASSUREURS								
PROFILS D'ASSURÉ	A			B			C		
	2010	2011	VARIATION	2010	2011	VARIATION	2010	2011	VARIATION
N° 1	844 $	856 $	1 %	688 $	641 $	-7 %	831 $	789 $	-5 %
N° 2	677 $	585 $	-14 %	701 $	581 $	-17 %	788 $	749 $	-5 %
N° 3	613 $	532 $	-13 %	651 $	543 $	-17 %	749 $	712 $	-5 %
N° 4	371 $	417 $	12 %	432 $	435 $	1 %	465 $	442 $	-5 %
N° 5	483 $	417 $	-14 %	396 $	358 $	-10 %	446 $	423 $	-5 %
N° 6	619 $	535 $	-14 %	551 $	457 $	-17 %	534 $	508 $	-5 %
N° 7	324 $	326 $	1 %	581 $	485 $	-17 %	496 $	471 $	-5 %
N° 8	347 $	350 $	1 %	532 $	447 $	-16 %	471 $	448 $	-5 %
N° 9	497 $	429 $	-14 %	687 $	573 $	-17 %	733 $	696 $	-5 %
N° 10	710 $	525 $	-26 %	593 $	497 $	-16 %	697 $	662 $	-5 %

	ASSUREURS										
PROFILS D'ASSURÉ	D			E			F			ÉCART MAX/MIN	
	2010	2011	VARIATION	2010	2011	VARIATION	2010	2011	VARIATION	2010	2011
N° 1	945 $	731 $	-23 %	873 $	669 $	-23 %	582 $	545 $	-6 %	62 %	57 %
N° 2	500 $	496 $	-1 %	830 $	753 $	-9 %	749 $	718 $	-4 %	66 %	52 %
N° 3	480 $	479 $	0 %	805 $	734 $	-9 %	711 $	681 $	-4 %	68 %	53 %
N° 4	562 $	431 $	-23 %	421 $	455 $	8 %	358 $	380 $	6 %	57 %	20 %
N° 5	585 $	484 $	-17 %	451 $	405 $	-10 %	327 $	336 $	3 %	79 %	44 %
N° 6	595 $	497 $	-16 %	523 $	493 $	-6 %	414 $	418 $	1 %	50 %	28 %
N° 7	308 $	283 $	-8 %	432 $	418 $	-3 %	261 $	254 $	-3 %	123 %	91 %
N° 8	290 $	269 $	-7 %	422 $	410 $	-3 %	247 $	242 $	-2 %	115 %	85 %
N° 9	410 $	420 $	2 %	697 $	649 $	-7 %	472 $	455 $	-4 %	79 %	66 %
N° 10	657 $	581 $	-12 %	900 $	673 $	-25 %	443 $	441 $	0 %	60 %	53 %

25 Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assuré.

26 Les assureurs désignés comme A, B, C, D, E et F sont les mêmes pour les 10 profils d'assuré présentés et ces profils représentent des gens de tout âge provenant des régions principales du Québec et possédant les marques de véhicule les plus populaires.

27 Les primes ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Des variations plus ou moins élevées ont été constatées avec d'autres assureurs et d'autres profils que ceux présentés au tableau 8.

Les six assureurs présentés dans ce tableau représentent plus de 45 % du total des primes directes souscrites pour les voitures de tourisme en 2011.

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré en 2011 peut grandement varier d'un assureur à l'autre[28]. On y observe qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur D est celui qui offre la prime la plus basse pour les assurés n^{os} 2, 3 et 9, tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assuré, même qu'il offre la prime la plus élevée pour le profil n° 5.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. En effet, les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux. Par exemple, le tableau 8 révèle que l'assuré n° 4 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assuré, alors qu'en 2010, ce n'était pas le cas.

On constate aussi que la prime demandée à un assuré peut varier considérablement d'une année à l'autre et que les modifications apportées par les assureurs varient beaucoup d'un assureur à l'autre. À titre d'exemple, l'assureur E demandait la troisième prime la plus basse en 2010 pour l'assuré n° 4, tandis qu'en 2011, il présente la prime la plus élevée pour ce même assuré. De plus, toujours pour l'assuré n° 4, quatre des six assureurs présentés dans le tableau 8 affichent des hausses de primes respectives de 12 %, 1 %, 8 % et 6 %, alors que les assureurs C et D présentent des baisses de 5 % et 23 % respectivement. On observe également une situation similaire pour l'assuré n° 10, puisque les assureurs A à E présentent des baisses de primes variant entre 5 % et 26 %, alors que l'assureur F n'apporte aucune modification à sa prime demandée.

On présume que la clientèle prisée par une majorité d'assureurs aura plus de choix, tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections pourraient être plus difficiles à obtenir, la prime d'assurance qui leur sera demandée pouvant leur paraître élevée.

Pour que la concurrence joue pleinement, il importe que les consommateurs aient conscience des différences qui existent entre les assureurs, non seulement dans la différence des primes demandées mais aussi dans leur façon de classer les risques et la qualité du service qu'ils rendent avant et après le sinistre. Pour ces raisons, il est préférable que les consommateurs obtiennent plusieurs soumissions d'assurance avant d'arrêter leur décision sur le choix d'un assureur.

Par ailleurs, différents indices laissent entrevoir que la concurrence se manifeste également dans les autres secteurs que celui des voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules utilitaires et des véhicules divers[29]. Cette tendance observée au cours des dernières années s'est poursuivie en 2011. Les assureurs ont apporté de nombreuses modifications à leurs manuels de tarification et sont venus régulièrement consulter ces catégories de risque à l'Autorité, au cours de la dernière année.

On remarque que pour le secteur des véhicules divers, 14 assureurs[30] de motocyclettes, 13 assureurs de motoneiges et 13 assureurs de véhicules tout-terrain ont réajusté leur tarification. Ces assureurs représentent respectivement 76 %, 63 % et 41 % des primes directes souscrites dans ces marchés. De plus, 29 assureurs ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2011 pour le secteur des voitures de tourisme, soit plus de 94 % du marché, et 13 assureurs pour la catégorie des véhicules récréatifs. Le secteur des véhicules utilitaires a également été actif avec 14 assureurs représentant plus de 53 % du marché qui ont ajusté leur tarification.

En conclusion, l'analyse révèle que les assureurs continuent d'être à l'affût des besoins de leur clientèle que ce soit sur le plan du marketing, de la classification des risques ou de la tarification.

28 Pour l'assuré n° 7, on constate un écart de 91 %, soit de 231 $ entre les assureurs B et F.

29 Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

30 Pour la suite de ce rapport, lorsqu'il est question du nombre d'assureurs, les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

LA DEMANDE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

La demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés ainsi qu'à l'âge moyen du parc automobile. En effet, les consommateurs propriétaires d'un véhicule récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus étendue que les propriétaires d'un véhicule plus âgé. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » pour un véhicule récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection ou pourraient ne pas y avoir accès pour un véhicule plus âgé. De plus, lorsqu'un créancier est partie au contrat, il exigera généralement que le consommateur ayant contracté le prêt automobile se procure une protection d'assurance complète pour la durée du prêt.

La demande d'assurance automobile est aussi liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. Avec le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes âgées de 66 à 85 ans sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile, contribuant aussi au maintien de la demande d'assurance.

Le tableau 9 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, et de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

Ce tableau indique que le marché québécois de l'assurance automobile continue de prendre de l'expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon considérable au cours des 10 dernières années, soit de 22 % pour les voitures de tourisme et de 24 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, après que son âge moyen ait augmenté l'année dernière, il est demeuré au même niveau cette année. Ainsi, ces deux facteurs contribuent à favoriser la demande en assurance automobile.

Le tableau 9 montre une hausse de 1,2 % du nombre souscrit de voitures de tourisme pour 2011 et de 1,7 % pour l'ensemble des véhicules. Ces hausses peuvent s'expliquer en partie par le fait que tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la protection est d'au moins 50 000 $. Ces situations contribuent donc à maintenir élevée la demande d'assurance automobile.

TABLEAU 9

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec[31]

	VOITURES DE TOURISME[32]		TOUS VÉHICULES COMBINÉS[33]	
ANNÉE	ÂGE MOYEN	NOMBRE (EN MILLIERS)	ÂGE MOYEN	NOMBRE (EN MILLIERS)
2002	7,3	3 862	7,8	4 538
2003	7,2	3 976	7,8	4 675
2004	7,1	4 081	7,7	4 821
2005	7,1	4 157	7,7	4 877
2006	7,1	4 257	7,7	5 012
2007	7,1	4 356	7,8	5 208
2008	7,0	4 456	7,7	5 265
2009	7,0	4 549	7,8	5 414
2010	7,1	4 666	7,9	5 536
2011	7,1	4 723	7,9	5 632

31 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2011 (2010, 2009, 2008, 2007 et 2006), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ. Le nombre de véhicules souscrits provient du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

32 Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.

33 Comprend les voitures de tourisme et tous les autres types de véhicules à l'exception des véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration.

Le tableau 10 montre à son tour une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des motoneiges avec une évolution de près de 15 % par rapport à l'année 2010. On note des augmentations de 4 %, 2 % et 1 % respectivement pour les catégories de risque des motocyclettes, des véhicules tout-terrain et des véhicules utilitaires. En ce qui a trait aux véhicules publics, après avoir vu son nombre de véhicules souscrits augmenter en 2010, ce dernier a chuté de près de 4 % en 2011. Observée sur une période de 10 ans, l'évolution du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des véhicules publics s'est traduite par une diminution de plus de 17 %.

Toutefois, pour la même période, on observe un accroissement de 63 %, 55 %, 39 % et 2 % respectivement pour les motocyclettes, les véhicules tout-terrain, les motoneiges et les véhicules utilitaires, tandis qu'il est de 22 % et 24 % respectivement pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des catégories de risque automobile au cours des 10 dernières années.

Dans le tableau 11, on observe que le nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 85 ans augmente continuellement depuis 2002. Ce nombre est passé de 6 millions en 2002 à 6,5 millions en 2011, soit une hausse de plus de 9 %. De plus, on remarque que la progression de la population âgée de 66 à 85 ans excède de façon marquée celle de la population âgée de 16 à 65 ans.

TABLEAU 10

Nombre de véhicules[34] souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

	CATÉGORIES DE RISQUE[35]					
ANNÉE	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2002	3 862 440	127 821	130 450	182 108	221 537	13 239
2003	3 975 734	139 380	110 426	200 279	234 446	15 061
2004	4 080 848	154 118	124 731	215 144	237 383	8 747
2005	4 156 906	166 742	128 855	229 038	185 743	9 775
2006	4 256 789	175 727	132 807	241 739	195 234	9 616
2007	4 356 498	184 942	198 672	252 655	204 963	10 709
2008	4 456 384	193 597	122 543	263 663	217 791	11 251
2009	4 549 063	195 027	168 967	270 024	220 084	10 987
2010	4 665 732	199 720	158 324	276 929	223 694	11 381
2011	4 722 806	207 955	181 298	282 075	226 628	10 936

VT : Voitures de tourisme
MC : Motocyclettes
MN : Motoneiges
TT : Véhicules tout-terrain
VU : Véhicules utilitaires
VP : Véhicules publics

34 Les données liées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

35 Les categories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 12,1 % au cours des 10 dernières années, ce qui en fait une autre indication importante de la hausse de la demande en assurance automobile.

Le fait que les personnes conduisent maintenant leur véhicule à un âge plus avancé est une explication additionnelle de cette hausse. De nos jours, une plus grande proportion des personnes âgées de plus de 65 ans conduisent. Cette réalité et le vieillissement de la population font en sorte que la proportion des véhicules assurés attribués à ce groupe d'âge est passée de 11,8 % à 15,3 % depuis 10 ans[36].

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a donc favorisé la croissance de la demande au cours des dernières années, amenant les assureurs à se diversifier tant dans les produits offerts que dans la prime demandée afin d'attirer cette clientèle.

La demande d'assurance continue de croître notamment en raison de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par différents assureurs et courtiers.

TABLEAU 11

Nombre de personnes au Québec[37] en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire[38] pour l'ensemble du Québec

	NOMBRE DE PERSONNES AU QUÉBEC			
ANNÉE	DE 16 À 65 ANS (EN MILLIERS)	DE 66 À 85 ANS (EN MILLIERS)	DE 16 À 85 ANS (EN MILLIERS)	NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE (EN MILLIERS)
2002	5 134	839	5 973	4 600
2003	5 170	851	6 021	4 656
2004	5 207	864	6 071	4 725
2005	5 244	879	6 123	4 777
2006	5 285	896	6 181	4 841
2007	5 327	918	6 245	4 909
2008	5 367	942	6 309	4 974
2009	5 410	969	6 379	5 028
2010	5 450	1 000	6 450	5 106
2011	5 483	1 031	6 514	5 156

36 En 2002, 455 575 véhicules étaient souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, tandis qu'en 2011 ce nombre était de 723 517. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

37 Le nombre de personnes provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.

38 Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2011 (2010, 2009, 2008, 2007 et 2006), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ.

Partie 3

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2011

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément déterminant de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Cette partie présente l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2011 et traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

LE CONTEXTE DE L'ANALYSE DE RENTABILITÉ

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation par rapport aux dépenses qui y sont liées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. La rentabilité est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Une tarification est qualifiée d'adéquate lorsqu'elle permet à l'assureur de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables en tenant compte du niveau de risque associé à la vente d'un produit dont on ne connaît pas le coût avant sa mise en marché.

Par ailleurs, l'évaluation de la prime demandée est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Étant donné que les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels liés aux opérations ne soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart des frais d'exploitation et des sinistres avec les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour qu'elle soit appropriée, l'importance de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre en quelque sorte à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année.

À titre d'exemple, les conditions météorologiques ont un impact direct sur les résultats en assurance automobile. En effet, un hiver rigoureux avec de fortes précipitations de neige fait en sorte que les conditions routières se détériorent et qu'il en résulte des sorties de route et des accrochages, donc un impact sur la fréquence des réclamations. De fortes tempêtes de vent ou de grêle occasionnent également des dommages aux véhicules, influençant ainsi la fréquence et la sévérité des dommages. Comme dernier exemple, la pluie peut affecter grandement l'expérience pour la catégorie de risque des motocyclettes. En effet, en présence d'un été pluvieux, les motocyclistes utilisent moins leur véhicule, ce qui peut entraîner une diminution des sinistres, donc une amélioration de l'expérience. Compte tenu du caractère imprévisible des conditions météorologiques, on comprend aisément la difficulté que peuvent avoir les assureurs pour estimer le coût des sinistres futurs.

L'assurance est donc un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faudrait pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement liés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. On pense à la concurrence, aux stratégies commerciales ainsi qu'aux résultats dans les autres catégories d'assurance[39] qu'ils souscrivent et dans les autres régions dans lesquelles ils exercent des activités. Bien que ces facteurs soient difficilement quantifiables, ils doivent néanmoins être considérés dans l'interprétation des résultats.

L'ÉVOLUTION GLOBALE DES RÉSULTATS

Le tableau 12 présente les résultats[40] des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 2002 à 2011.

Pour les raisons mentionnées précédemment, les résultats présentés dans cette section doivent être interprétés avec toute la prudence nécessaire dans les circonstances. Néanmoins, les conclusions de la présente analyse demeurent valables et sont conformes à la réalité du marché de l'assurance automobile au Québec.

Les résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 82 % des primes souscrites totales en 2011, et pour l'ensemble des véhicules assurés, comprenant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 12 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue continuellement et qu'au cours des 10 dernières années, son niveau se maintient à plus de 10 %, et ce, tant pour les voitures de tourisme que pour l'ensemble des véhicules.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement liés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicule. Le tableau 12 montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme est pratiquement demeuré au même niveau que celui de 2010, il présente une légère baisse de 0,1 % en 2011. De plus, on remarque également que depuis quelques années, il y a eu très peu de variation dans le montant total des primes acquises. Cette situation s'explique en grande partie par le fait que le marché présente des baisses continuelles de primes comme il est indiqué dans la Partie 4 de ce rapport. Toutefois, comme le marché présente une croissance de la demande d'assurance entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire, le montant des primes acquises a connu une progression de plus de 20 % depuis 2002 pour cette catégorie de véhicule.

De fait, le tableau 9 de la Partie 2 montre une progression de 22 % du nombre de voitures de tourisme assurées en 2011 par rapport à 2002, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant des primes acquises. Toutefois, tel qu'il a été mentionné précédemment, la progression des primes acquises tend à diminuer au cours des dernières années, conséquence directe des baisses de tarifs présentées par l'industrie au cours des neuf dernières années, tel qu'il est indiqué au tableau 19 de la Partie 4. En 2011, le niveau des tarifs a diminué en moyenne de 2,1 %. Cette diminution explique en partie la légère diminution du volume des primes acquises observée cette année.

39 La majorité des assureurs offrant de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres categories d'assurance.

40 Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du PSA publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 12

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec[41]

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Primes souscrites (en M$)										
Voitures de tourisme	2 531	2 546	2 523	2 509	2 465	2 418	2 406	2 402	2 311	2 173
Tous véhicules[42]	3 092	3 104	3 076	3 067	3 041	3 029	3 028	3 014	2 886	2 702
Primes acquises (en M$)										
Voitures de tourisme	2 533	2 535	2 511	2 493	2 442	2 405	2 409	2 361	2 242	2 098
Tous véhicules	3 094	3 091	3 061	3 057	3 023	3 013	3 024	2 956	2 803	2 600
REVENUS										
Primes acquises (%)[43]										
Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%)[44]										
Voitures de tourisme	0,9	0,8	0,7	1,0	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1	1,0
Tous véhicules	0,9	0,8	0,7	1,0	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1	1,0
TOTAL DES REVENUS										
Voitures de tourisme	100,9	100,8	100,7	101,0	101,5	101,4	101,1	101,0	101,1	101,0
Tous véhicules	100,9	100,8	100,7	101,0	101,5	101,4	101,1	101,0	101,1	101,0
DÉPENSES										
Sinistres (%)[45]										
Voitures de tourisme	61,8	59,0	61,7	63,7	63,3	61,5	60,5	59,2	60,9	61,6
Tous véhicules	59,8	57,0	59,5	62,1	61,4	59,1	58,4	58,0	60,0	61,3
Frais d'exploitation (%)[46]										
Voitures de tourisme	28,8	28,7	27,3	27,0	27,1	26,7	25,7	26,1	25,5	25,3
Tous véhicules	28,8	28,7	27,3	27,0	27,0	26,7	25,8	26,2	25,5	25,4
TOTAL DES DÉPENSES										
Voitures de tourisme	90,6	87,7	89,0	90,7	90,4	88,2	86,2	85,3	86,5	86,9
Tous véhicules	88,6	85,7	86,8	89,0	88,5	85,8	84,1	84,2	85,6	86,7
BÉNÉFICE (PERTE) (%)[47]										
Voitures de tourisme	10,3	13,1	11,7	10,3	11,1	13,2	14,9	15,7	14,6	14,1
Tous véhicules	12,3	15,1	13,9	12,0	13,0	15,6	17,0	16,8	15,5	14,3
BÉNÉFICE (PERTE) sur 10 ans (%)[48]										
Tous véhicules	14,5	14,4	13,4	12,2	10,8	9,4	8,3	7,2	6,2	5,1
BÉNÉFICE (PERTE) sur 20 ans (%)[49]										
Tous véhicules	10,3	9,9	9,4	8,4	7,8	7,0	5,9	4,6	3,7	3,4

41 Les résultats présentés dans cette partie ne tiennent pas compte des résultats liés à la F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement. Un tableau spécifique concernant la F.P.Q N° 5 - Assurance de remplacement est présenté à la Partie 4 de ce rapport.

42 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicule, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

43 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.

44 Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois (source : Banque du Canada).

45 Les sinistres incluent tous les frais de règlement.

46 Les frais d'exploitation de l'année 2011 sont estimés.

47 Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.

48 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de dix ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2011 représente le bénéfice réalisé de 2002 à 2011.

49 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de vingt ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2011 représente le bénéfice réalisé de 1992 à 2011.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. De façon générale, les résultats de l'industrie de l'assurance de dommages, et plus particulièrement ceux de l'assurance automobile, ne sont pas étroitement liés aux fluctuations des cycles économiques. Ces revenus pour le secteur de l'assurance automobile ont peu d'effets sur la variation dans les revenus globaux, ainsi que sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans. La crise financière qui a influencé les revenus de placement des assureurs en 2009 et 2010 n'a pas eu d'impact majeur sur les revenus de placement globaux des assureurs. Le cas échéant, cet impact se sera fait ressentir négativement dans les résultats globaux de certains assureurs, quelques-uns ayant été affectés plus que d'autres par la nature de leur stratégie de placement. Par ailleurs, lorsqu'on alloue les revenus de placement par secteur d'activité, l'effet est plus mitigé pour le secteur de l'assurance automobile compte tenu des activités de courte durée qui lui sont associées.

Dans l'estimation des valeurs minimales des revenus de placement pour l'année 2011, ces éléments de même que la reprise sur les marchés ont été pris en considération, ce qui explique la légère augmentation des revenus de placement estimés pour l'année 2011 par rapport à l'année 2010. Toutefois, ces faibles revenus de placement n'ont cependant pas empêché les assureurs de dégager des bénéfices importants, engendrés en grande partie par de solides résultats techniques.

En ce qui concerne les dépenses, on constate généralement que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises ne fluctue que très légèrement d'une année à l'autre. Normalement, en raison de la forte concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais, incitant les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire leurs coûts d'opérations, ou du moins à les maintenir au même niveau. Toutefois, on constate que ces frais ont subi une hausse importante en 2010 et le niveau estimé pour 2011 est de 28,8 % des primes acquises.

Les bénéfices générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains ont choisi de réinjecter partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie la hausse des frais d'exploitation observée au cours des dernières années. De plus, cette hausse s'explique aussi par des dépenses plus élevées liées au développement des affaires et à l'embauche de ressources additionnelles.

En effet, les assureurs affichent une présence plus soutenue sur le plan du marketing, notamment en publicité, et les dépenses liées aux salaires et avantages sociaux des employés ont presque doublé depuis 2002[50]. On constate également que la proportion des dépenses liées aux frais fixes augmente plus rapidement, dans un contexte où le marché présente continuellement des baisses de tarifs et que la prime moyenne souscrite diminue depuis sept ans, tel qu'il est indiqué au tableau 20 de la Partie 4 de ce rapport. Étant donné que les frais fixes représentent une grande partie des frais d'exploitation d'un assureur, ces faits peuvent fournir une explication additionnelle de la hausse des frais d'exploitation observée ces dernières années.

Pour conclure, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent principalement des sinistres et qu'il faut donc trouver là les principales explications de la fluctuation des résultats.

L'ÉVOLUTION DES SINISTRES

L'évolution des sinistres se mesure par les deux composantes suivantes : la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». L'annexe C fournit une description des principales garanties de la police d'assurance automobile, ainsi qu'une définition de la fréquence et du coût moyen.

Le coût total des sinistres est directement lié à la fréquence et au coût moyen des sinistres. L'analyse des statistiques sur l'expérience passée liée à ces deux composantes permet non seulement de suivre l'évolution du coût de l'assurance automobile au Québec, mais de mieux comprendre et d'apprécier les effets et le comportement de ces deux variables.

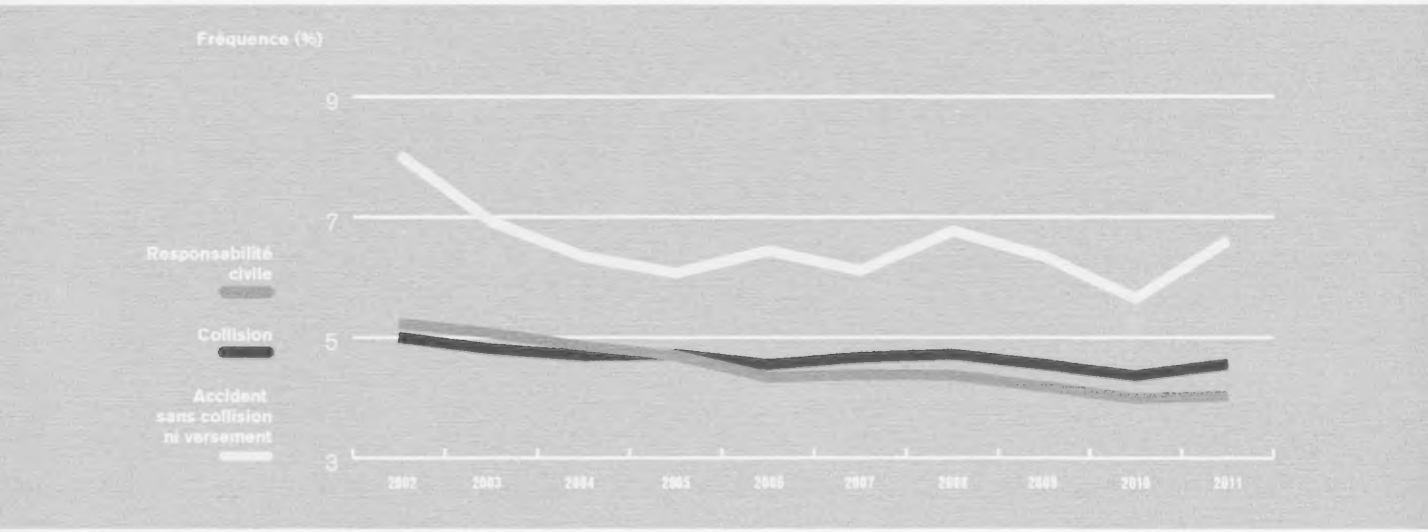
L'évolution des coûts des sinistres est également influencée par le contrôle exercé sur eux. Dans ce domaine, tant les assurés que les assureurs peuvent avoir une influence puisque leurs comportements déterminent souvent le niveau des principales composantes des coûts des sinistres. Les politiques gouvernementales en matière de sécurité routière exercent aussi une influence importante puisqu'elles portent tant sur les conditions de conduite des automobiles que sur le comportement des automobilistes. Enfin, les coûts des sinistres peuvent varier selon divers facteurs économiques, tels le prix des automobiles, le prix de l'essence et le taux de chômage.

50 Ces données sont tirées d'une analyse effectuée à partir des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

Le graphique 4 présente l'évolution de la fréquence des réclamations de 2002 à 2011 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

GRAPHIQUE 4

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme[51]



Pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement », la variation de la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les deux premières garanties le sont fortement par la condition des routes, qu'elles soient mouillées, glacées ou enneigées, tandis que la troisième garantie peut l'être par des tempêtes de vent ou de grêle ou des inondations.

La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile », après avoir diminué de façon importante au cours des années 2009 et 2010 et ainsi atteindre un niveau historique, a augmenté cette année. Pour 2011, l'augmentation est de 1,1 % et elle se situe maintenant à 4 %, ce qui constitue tout de même la deuxième plus basse fréquence observée au cours des 10 dernières années.

Après avoir vu sa fréquence des réclamations diminuer de façon importante au cours des années 2009 et 2010, l'année 2011 présente une hausse pour la garantie « collision », soit de 4,2 %. Le niveau enregistré cette année constitue le deuxième plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », cette dernière présente une forte augmentation en 2011, soit de 16,9 %. Rappelons que cette garantie avait présenté d'importantes diminutions au cours des deux dernières années, notamment en 2010 avec une diminution de 10,8 %. Ainsi, après avoir atteint des niveaux historiques en 2010 pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme, la fréquence des réclamations pour ces trois garanties augmente en 2011. Ces fréquences sont respectivement de 4 %, 4,6 % et 6,6 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ».

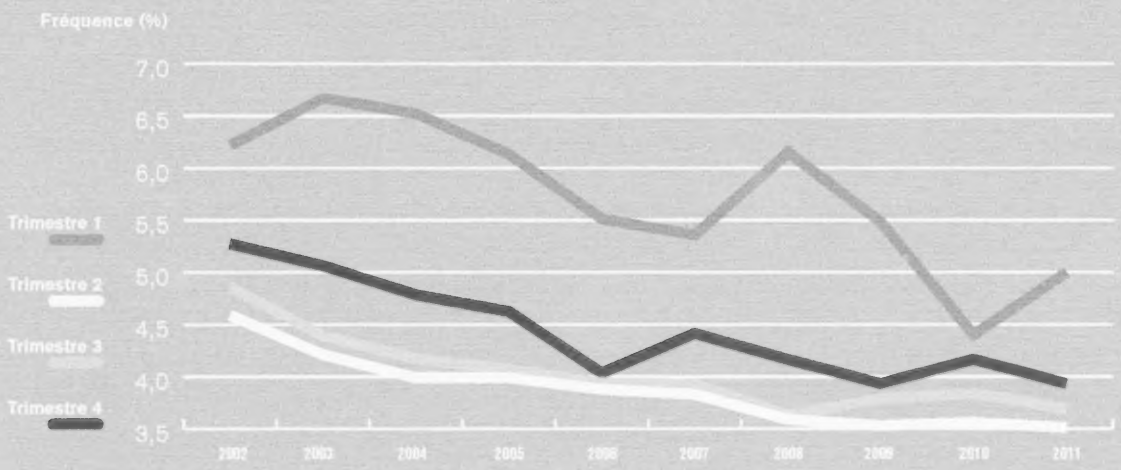
Comme il a été mentionné, la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Par conséquent, afin d'être en mesure de suivre plus attentivement son évolution et de pouvoir dégager certaines tendances, il est pertinent d'analyser ces données par trimestre, permettant de désaisonnaliser les résultats présentés dans les trois prochains graphiques.

Les graphiques 5, 6 et 7 présentent l'évolution de la fréquence des réclamations de 2002 à 2011 sur une base trimestrielle et pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

51 Les données utilisées pour les graphiques présentés dans cette Partie se trouvent à l'annexe D.

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres



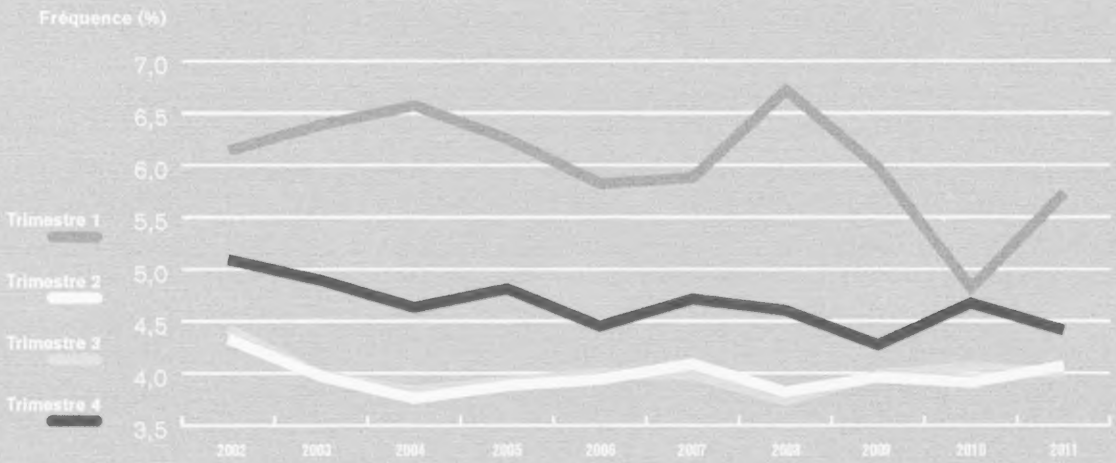
Historiquement, pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », les 1er et 4e trimestres présentent des fréquences de sinistres plus élevées que les deux autres trimestres, étant donné qu'ils regroupent les mois de l'année au cours desquels on enregistre le plus de précipitations et où les conditions routières sont les plus changeantes. Après avoir présenté d'importantes baisses de la fréquence des réclamations au cours des deux dernières années, notamment en 2010 avec une diminution historique, la fréquence des réclamations pour le 1er trimestre de la garantie « responsabilité civile » a considérablement augmenté. En 2011, elle présente la plus forte augmentation enregistrée au cours des 10 dernières années, soit de 13,8 %. Rappelons qu'au cours du mois de mars 2011, de fortes précipitations de neige sont tombées sur plusieurs régions importantes du Québec dépassant de beaucoup les normales mensuelles, ce qui peut expliquer en partie la hausse observée cette année[52]. Toutefois, cette fréquence demeure la deuxième plus basse observée au cours des 10 dernières années et elle a diminuée de 19,6 % depuis 2002. Les 2e, 3e et 4e trimestres présentent des baisses respectives de 1,2 %, 3,9 % et 5,5 % faisant en sorte que la fréquence des réclamations pour les 2e et 4e trimestres est la plus basse observée au cours des 10 dernières années, tandis que celle du 3e trimestre est la deuxième plus basse observée au cours de la même période. Toutefois, compte tenu de l'importance de la hausse de la fréquence du 1er trimestre, la garantie « responsabilité civile » présente une hausse globale de sa fréquence des réclamations de 1,1 % en 2011, tel qu'il a été présenté au graphique 4[53].

52 Tiré du bilan climatologique de l'année 2011 qui est publié sur le site Web Climat-Québec à l'adresse suivante : www.climat-quebec.qc.ca. Ce site est géré par le Service météorologique du Canada, région du Québec, et est issu d'un partenariat avec le consortium sur la climatologie régionale Ouranos.

53 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » est de 5 %, 3,5 %, 3,7 % et 3,9 % respectivement pour les 1er, 2e, 3e et 4e trimestres de l'année 2011.

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres



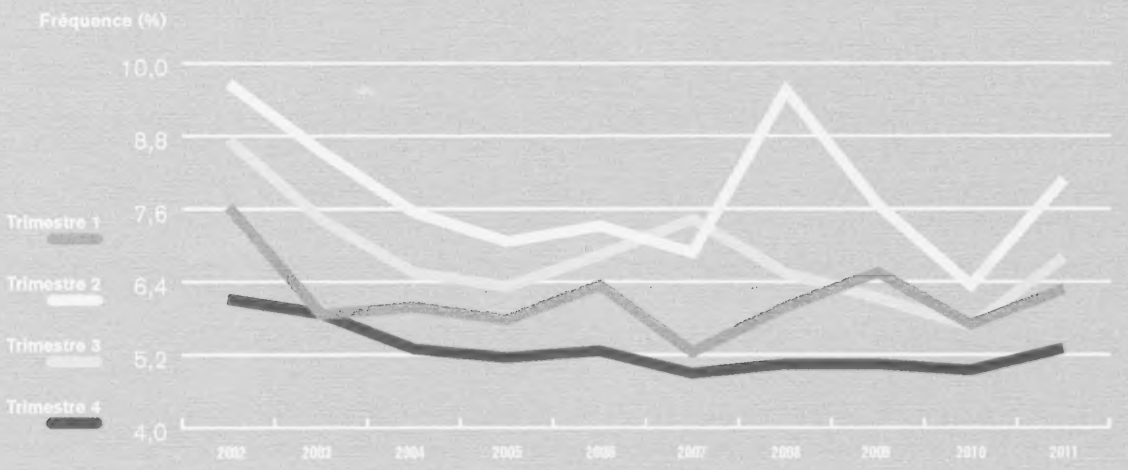
Encore une fois, étant donné que la garantie « collision » est influencée par les conditions météorologiques, on observe que ce sont les 1er et 4e trimestres de l'année qui présentent les plus hautes fréquences des 10 dernières années. La situation décrite précédemment pour le 1er trimestre de la garantie « responsabilité civile » s'applique aussi au 1er trimestre de la garantie « collision ». En effet, après avoir présenté d'importantes baisses de la fréquence des réclamations au cours des deux dernières années, la fréquence pour le 1er trimestre de la garantie « collision » a considérablement augmenté. En 2011, elle présente la plus forte augmentation enregistrée au cours des 10 dernières années, soit de 18,8 %, et les fortes précipitations du mois de mars 2011 peuvent en expliquer une partie. Toutefois, cette fréquence demeure tout de même la deuxième plus basse observée au cours des 10 dernières années. Par ailleurs, bien que les 3e et 4e trimestres de l'année présentent des baisses de la fréquence de 1,4 % et 5,6 % respectivement, les hausses observées au cours des 1er et 2e trimestres[54] ont fait en sorte que pour l'ensemble de l'année 2011, la garantie « collision » affiche une hausse de sa fréquence des réclamations de 4,2 %, tel qu'il est observé au graphique 4[55].

54 La fréquence des réclamations pour la garantie « collision » a augmenté de 4 % au cours du 2e trimestre de l'année 2011.

55 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « collision » est de 5,7 %, 4,1 %, 4 % et 4,4 % respectivement pour les 1er, 2e, 3e et 4e trimestres de l'année 2011.

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres



Contrairement aux deux autres garanties, la garantie « accident sans collision ni versement » est beaucoup moins influencée par les conditions météorologiques, sauf lors d'événements ponctuels et généralement subits et violents comme des inondations, des orages, des tornades ou des tempêtes de vent ou de grêle. En 2011, trois événements météorologiques importants semblent avoir influencé cette garantie. En effet, les inondations du bassin du lac Champlain et de la rivière Richelieu survenues de la fin avril à la fin juin 2011 et qui ont touché la région de la Montérégie, les tempêtes de vent et de pluie de la fin juin qui ont généré d'importantes inondations dans la région de Gatineau, de même que l'ouragan *Irene* du mois d'août ont eu un impact important sur la hausse de la fréquence des sinistres de la garantie « accident sans collision ni versement », tel qu'il est observé au graphique 4.

En ce qui concerne le nombre de réclamations, par opposition aux garanties « responsabilité civile » et « collision », les 2e et 3e trimestres présentent généralement les fréquences les plus élevées pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À ce chapitre, ces deux trimestres présentent de fortes augmentations en 2011 avec des hausses de fréquence de 27,6 % et 20 % respectivement. Une partie de l'explication de ces hausses réside dans le fait que l'été 2011 a été ponctué par plusieurs événements météorologiques extrêmes. En effet, l'été québécois a suivi la même tendance que le printemps, alors que d'importantes précipitations et des records historiques ont été enregistrés. Toutes les régions du Québec ont reçu plus de pluie qu'à la normale. Ces importantes précipitations sont dues à un plus grand nombre de jours pluvieux, mais surtout à une fréquence anormalement élevée de jours d'orages, parfois violents, amenant des pluies plus abondantes, voire torrentielles[56]. Rappelons que les importantes inondations de la Montérégie et de Gatineau sont survenues durant le 2e trimestre de l'année 2011 et que l'ouragan *Irene* est survenu dans le 3e trimestre de l'année 2011. À titre indicatif, mentionnons que le Service météorologique du Canada a placé les inondations de la Montérégie au 3e rang de son palmarès des phénomènes météorologiques les plus importants à frapper le Canada en 2011. Les 1er et 4e trimestres montrent aussi des hausses importantes de la fréquence des réclamations pour l'année 2011. Ces augmentations sont respectivement de 10,3 % et 7,4 %, entraînant une hausse globale de la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » de 16,9 % en 2011[57].

56 Tiré du bilan climatologique de l'année 2011 qui est publié sur le site Web Climat-Québec à l'adresse suivante : www.climat-quebec.qc.ca. Ce site est géré par le Service météorologique du Canada, région du Québec, et est issu d'un partenariat avec le consortium sur la climatologie régionale Ouranos.

57 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » est de 6,3 %, 8,1 %, 6,8 % et 5,3 % respectivement pour les 1er, 2e, 3e et 4e trimestres de l'année 2011.

En résumé, la fréquence des réclamations, après avoir atteint des niveaux historiques en 2010 pour chacune des trois principales garanties du contrat d'assurance automobile, a augmenté en 2011 pour toutes ces garanties. Les augmentations présentées cette année ont été fortement influencées par les hausses importantes de la fréquence des réclamations survenues au cours du 1er trimestre de 2011, et ce, pour chacune des trois garanties, notamment en raison du mois de mars dont les précipitations ont été beaucoup plus abondantes que la normale. L'effet combiné des variations de cette fréquence pour les trois garanties se traduit par une hausse globale de 8,7 % pour les voitures de tourisme en comparaison à une baisse globale de 7,5 % présentée l'année dernière. Étant donné que la hausse de fréquence la plus significative provient de la garantie « accident sans collision ni versement » et que c'est cette dernière qui présente le plus grand nombre de réclamations, son impact a été significatif dans la hausse globale présentée cette année. Les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » présentent des fréquences respectives de 4 %, 4,6 % et 6,6 % en 2011.

Toutefois, malgré les hausses de fréquence observées cette année, la tendance au cours des 10 dernières années est à la baisse, et ce, pour chacune des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile. Pour cette période, la fréquence des réclamations a diminué de 22,9 %, 8,8 % et 17,7 % respectivement pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». Ainsi, il y a d'autres facteurs que les événements météorologiques qui influencent la fréquence des réclamations. De fait, l'évolution de la fréquence des réclamations dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de l'étendue des couvertures achetées par les consommateurs; une moins grande utilisation des véhicules entraîne généralement une réduction de la fréquence. À cet effet, on note que le parc automobile du Québec croît deux fois plus vite que la population âgée de 16 et 85 ans. On peut par ailleurs avancer que l'obligation d'utiliser des pneus d'hiver de même que la reprise des cours de conduite obligatoires ont aussi influencé cette tendance. Ce sont là quelques-uns des facteurs qui ont pu favoriser une baisse des accidents au cours des dernières années.

Le maintien du prix élevé de l'essence peut également contribuer à inciter les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport comme le transport en commun, le covoiturage ou le vélo. Ces nouveaux comportements ont probablement été renforcés par une sensibilité accrue aux initiatives de développement durable visant la réduction des gaz à effet de serre.

On constate aussi qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc de conducteurs actuels et potentiels, a augmenté de façon moins importante que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les tableaux 9 et 11 de la Partie 2 que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 12,1 % entre 2002 et 2011, alors que le nombre de voitures de tourisme a enregistré une hausse de 22 % au cours de la même période. De plus, à l'aide de ces deux tableaux, on peut calculer le ratio du nombre de voitures de tourisme par titulaire de permis de conduire et constater qu'il augmente graduellement dans le temps. En effet, le ratio est de 0,92 en 2011 alors qu'il était de 0,84 en 2002. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accident pour chacun d'eux et, par conséquent, concourt à maintenir la fréquence des réclamations à des niveaux peu élevés.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, on note qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de ce seuil ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2002, pour la garantie « collision », 58 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 $ ou moins alors que 35 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2011, ces proportions sont maintenant de 33,9 % et 51 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées contribue elle aussi à maintenir bas le niveau de la fréquence des réclamations observé ces dernières années[58]. Toutefois, depuis quelques années, plusieurs assureurs offrent des programmes de franchise décroissante ou tout simplement une absence de franchise (franchise à 0 $). En 2002, 7 % des assurés se trouvaient dans cette situation comparativement à 15,1 % en 2011. Cette pratique des assureurs a peut-être influencé la hausse de la fréquence des réclamations que l'on observe cette année pour les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile.

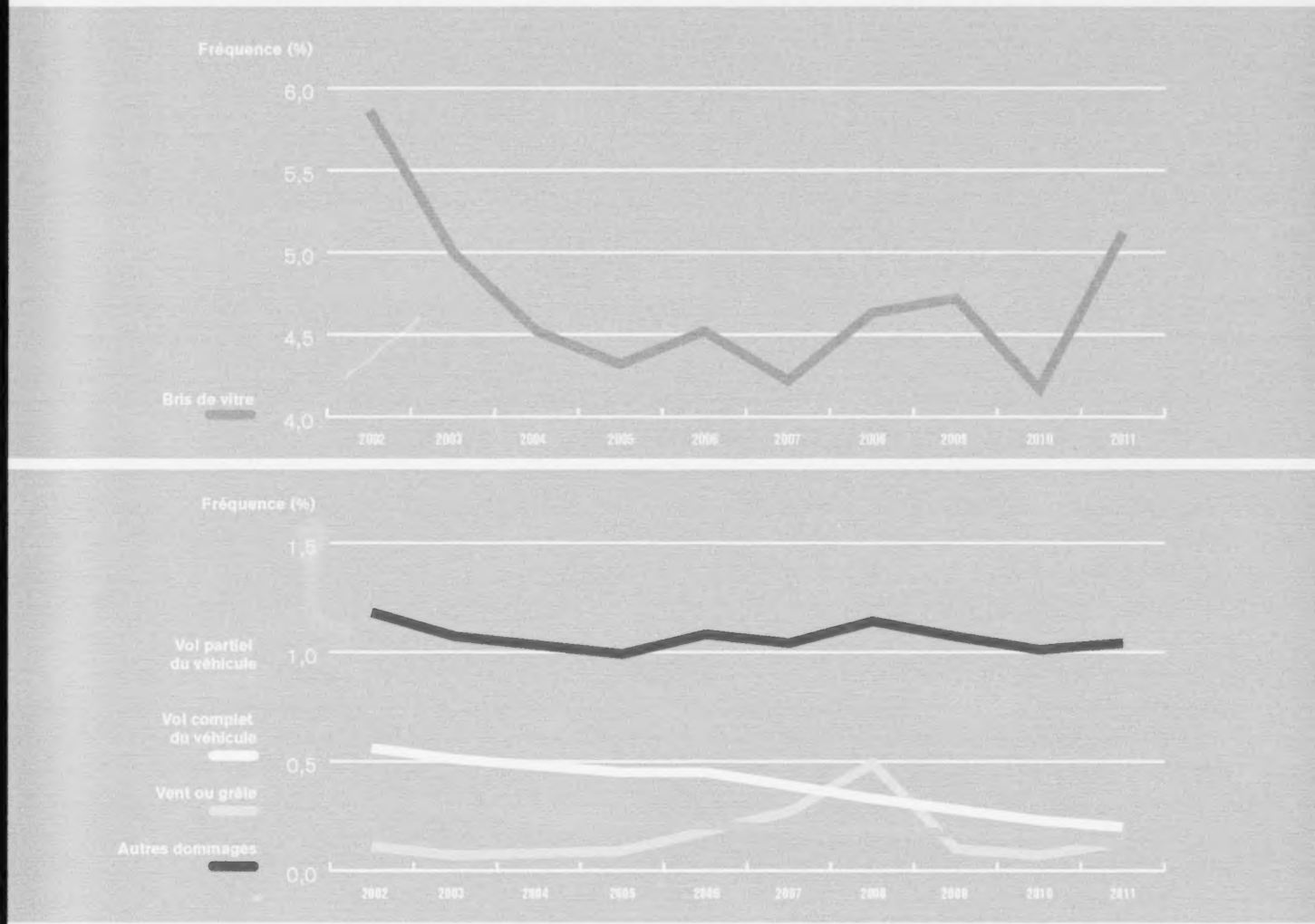
En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 4 montre une augmentation importante de la fréquence de ce type de sinistre pour l'année 2011, soit de 16,9 %. Comme elle couvre un large éventail de réclamations[59], plusieurs facteurs distincts peuvent influencer l'évolution de cette fréquence des réclamations, et ce, indépendamment les uns des autres. Par exemple, l'évolution du taux de criminalité qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques qui auront un impact sur certaines réclamations, dont les dommages causés par le vent ou la grêle ou sur les autres dommages qui incluent les inondations. De plus, en temps de récession et de taux de chômage élevé, il est possible que la fréquence des fraudes et des vols augmente.

58 Des franchises plus élevées permettent aux assurés d'économiser des sommes d'argent sur la prime d'assurance automobile qui leur sera demandée. À titre d'exemple, un assuré peut économiser de 10 % à 15 % sur sa prime annuelle en optant pour une franchise de 500 $ au lieu de 250 $ pour la garantie « collision ». La prime associée à cette garantie compte pour presque la moitié de la prime totale d'assurance pour une couverture complète.

59 Cette garantie couvre notamment les réclamations pour « vol partiel ou complet du véhicule », les dommages causés par le vent ou la grêle, les bris de vitre et d'autres dommages comme l'incendie, le vandalisme et les inondations.

GRAPHIQUE 8

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Le graphique 8 illustre la fréquence des réclamations par type de risques couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » pour la période de 2002 à 2011. Il permet de constater que tous les types de réclamation, à l'exception des sinistres causés par le vent ou la grêle, ont enregistré une amélioration depuis 2002. En effet, les sévères tempêtes de vent et de pluie survenues au cours du 2e trimestre de l'année 2011 de même que l'ouragan *Irene* du 3e trimestre ont fait en sorte que les sinistres causés par le vent ou la grêle ont augmenté de 72,5 % en 2011, annulant ainsi les baisses importantes observées en 2010 et 2009[60].

Au graphique 8, on constate des baisses importantes au chapitre des vols depuis 2002. La fréquence des vols partiels a diminué de 61,6 %, tandis que celle des vols complets de véhicules de près de 64 %. La fréquence des bris de vitre a chuté de 12,7 % au cours de la même période, et ce, malgré sa hausse importante de 22,5 % observée en 2011. Au cours des 10 dernières années, la fréquence des réclamations pour les « autres dommages » a diminué de 11,7 %, tandis que celle des dommages causés par le vent ou la grêle a augmenté de 17,1 % pour la même période[61].

60 En 2011, la fréquence des réclamations pour « vol partiel du véhicule » diminue de 22,1 % par rapport à 2010, tandis que celle pour « vol complet du véhicule » diminue de 14 %. La fréquence des réclamations pour les « bris de vitre » et « autres dommages » augmente respectivement de 22,5 % et 3 % en 2011.

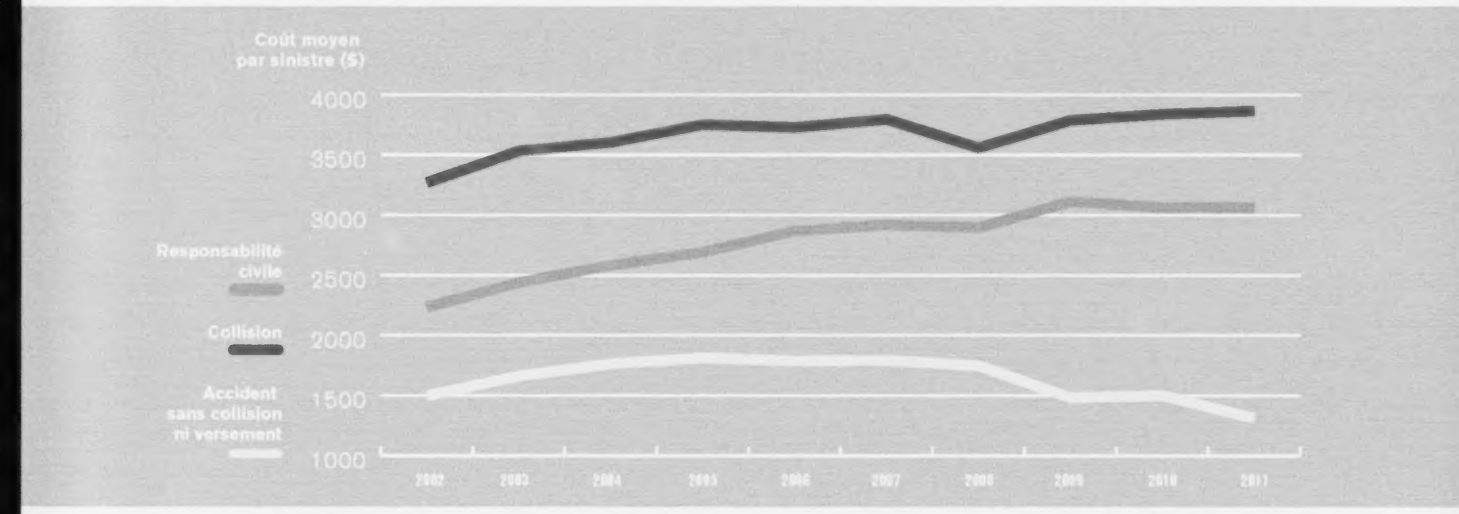
61 La fréquence des vols partiels est passée de 0,32 % en 2002 à 0,12 % en 2011, tandis que celle des vols complets de véhicules est passée de 0,56 % à 0,2 % au cours de la même période. Également, au cours de cette période, la fréquence des bris de vitre est passée de 5,86 % à 5,12 %, celle des « autres dommages » est passée de 1,18 % à 1,04 % et celle des dommages causés par le vent ou la grêle de 0,11 % à 0,13 %.

Les baisses importantes observées depuis 10 ans pour les vols semblent démontrer que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (systèmes de repérage et de marquage par exemple), ont eu un effet positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs de diminuer la fréquence des vols de véhicules[62].

La prévalence du vol de véhicules et de ses conséquences est bien réelle pour chaque conducteur québécois qui continue de payer le prix pour le problème du vol de véhicules. Toutefois, l'ensemble des actions concertées visant à enrayer le vol d'automobiles favorise de plus en plus les assurés puisqu'en réduisant davantage les vols de véhicules, la portion de 8 % de la prime totale d'assurance automobile consacrée à couvrir les coûts associés aux vols de véhicules diminue graduellement. Plus précisément, le montant de la prime d'assurance pour couvrir le vol représente 34 % du montant total de la prime qui est demandée pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À titre comparatif, en 2002, ces proportions étaient de 18 % et 59 % respectivement pour la prime totale et la prime de la garantie « accident sans collision ni versement ».

GRAPHIQUE 9

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme



Comme le montre le graphique 9, les coûts moyens par sinistre ont augmenté de façon significative pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » au cours des 10 dernières années, tandis qu'il se situe à son plus bas niveau observé au cours de la même période pour la garantie « accident sans collision ni versement »[63].

Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules augmente graduellement depuis quelques années, on constate que les coûts moyens par sinistre se maintiennent à des niveaux élevés pour deux des trois garanties, soit les garanties « responsabilité civile » et « collision ».

La progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'âge du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs, par le prix des pièces et par le coût de location des véhicules de remplacement. La hausse associée à ces éléments tend ainsi à maintenir les coûts moyens des sinistres aux niveaux observés.

Pour la garantie « collision », la popularité grandissante des franchises de plus de 250 $ contribue également à maintenir ces coûts à des niveaux élevés faisant en sorte que le coût moyen de ces réclamations devienne artificiellement plus élevé par l'élimination d'un certain nombre de petites réclamations.

62 En 2002, plus de 28 500 vols de véhicules (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour le Québec pour des déboursés de 229 M$ comparativement à 13 000 vols et des déboursés de 117 M$ en 2011. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

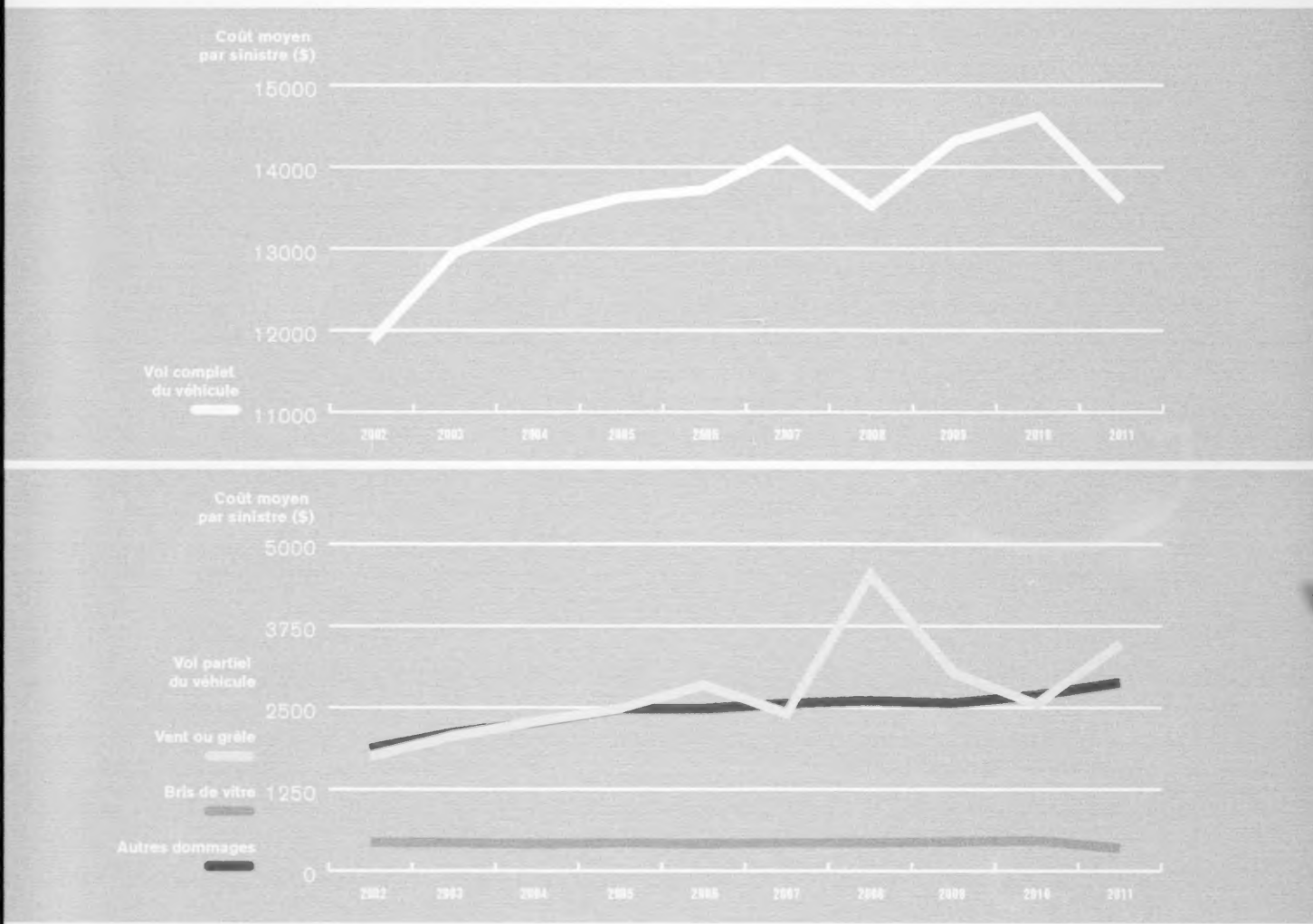
63 Depuis 2002, ces coûts se sont accrus respectivement de 37 % et 18 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et ont diminué de 12 % pour la garantie « accident sans collision ni versement ».

Par ailleurs, après avoir observé en 2010 une légère baisse du coût moyen par sinistre pour la garantie « responsabilité civile », on remarque qu'il augmente de 0,1 % en 2011. Le coût moyen par sinistre de la garantie « collision » augmente pour une troisième année consécutive. Cette augmentation est de 0,7 % en 2011. Quant à celui pour la garantie « accident sans collision ni versement », il subit une importante diminution de 12,6 % en 2011. On rappelle que ce dernier avait également affiché une baisse notable de 15,3 % en 2009.

Le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont évidemment supérieurs à ceux des autres types de réclamation de cette garantie, comme l'illustre le graphique 10.

GRAPHIQUE 10

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



En effet, le nombre de vols complets de véhicules représente à peine 3 % du nombre total de réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement », mais près de 32 % des montants versés. Le coût moyen des vols complets de véhicules, après avoir augmenté de 2,1 % en 2010, diminue de 6,6 % en 2011[64].

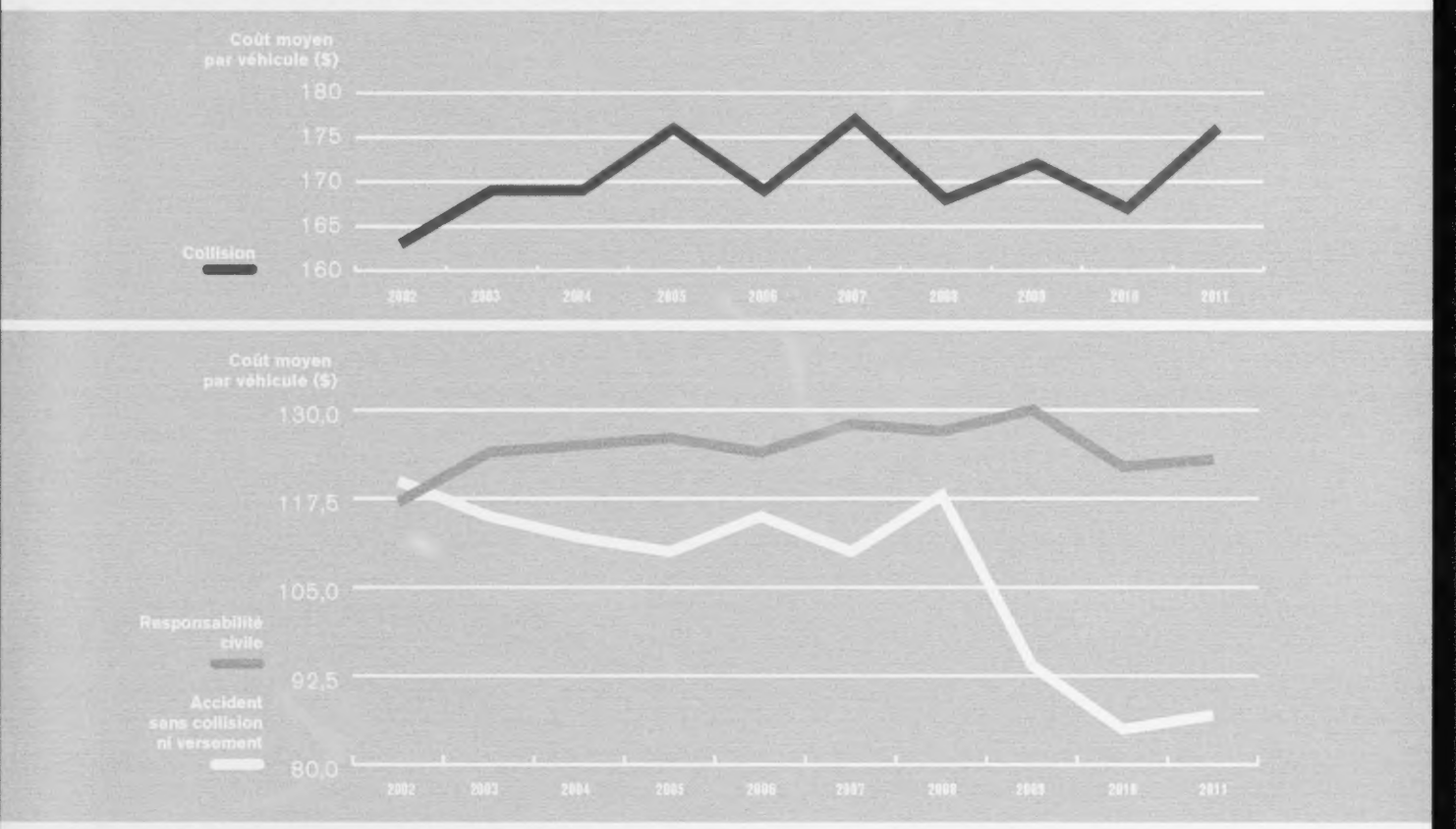
Compte tenu de l'importance des montants versés pour les vols complets et que ces derniers sont en baisse en 2011, le coût moyen par sinistre de la garantie « accident sans collision ni versement » a subi une diminution de 12,6 %, tel qu'illustré au graphique 9.

De plus, une autre raison qui peut également expliquer cette baisse réside dans le fait, qu'en 2011, on observe aussi une diminution de 2,7 % du coût moyen des dommages pour « bris de vitre ». Outre le coût moyen par sinistre des vols complets et des « bris de vitre » qui diminue, celui des vols partiels diminue également de 1,3 % en 2011. Toutefois, le coût moyen des dommages causés par le vent ou la grêle, après avoir enregistré d'importantes baisses de 33,2 % et 15,8 % respectivement en 2009 et 2010, augmente considérablement en 2011, soit une hausse de 36,1 %. Le coût moyen par sinistre pour les « autres dommages », qui comprend notamment l'incendie, le vandalisme et les inondations, augmente de 7,4 % en 2011[65]. Avec l'importante hausse enregistrée cette année, le coût moyen par sinistre des dommages causés par le vent ou la grêle déclasse maintenant celui des « autres dommages » et devient le deuxième en importance, après le vol complet d'un véhicule, parmi les sinistres qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ».

En combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au graphique 11.

GRAPHIQUE 11

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme



64 Le coût moyen par sinistre des « vols complets » passe de 14 617 $ en 2010 à 13 649 $ en 2011.

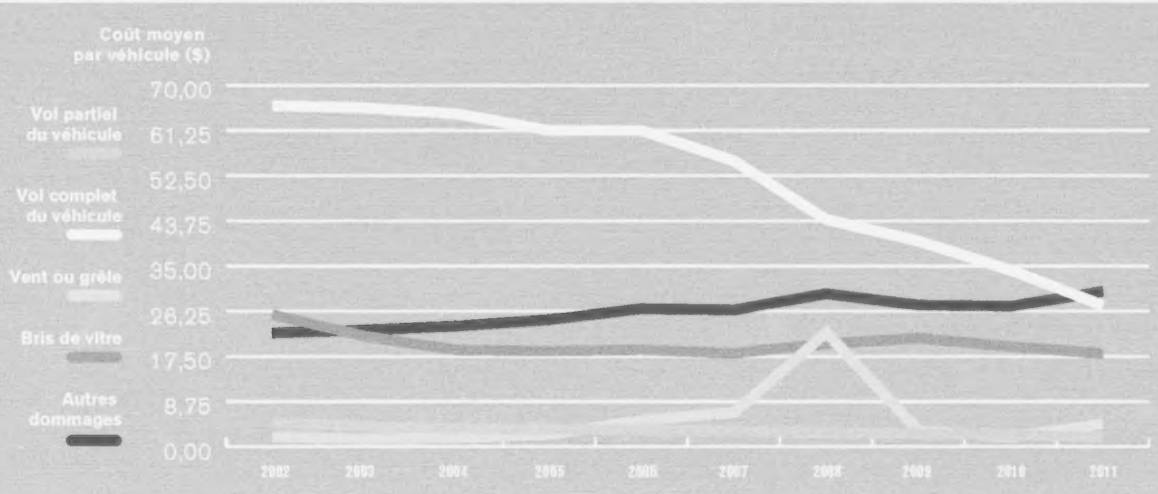
65 Plus précisément, le coût moyen par sinistre pour les dommages « bris de vitre » passe de 464 $ en 2010 à 452 $ en 2011. Pour les mêmes années, celui pour le « vol partiel » est passé de 1 447 $ à 1 428 $, tandis que ceux pour les dommages causés par le vent ou la grêle et pour les « autres dommages » sont passés de 2 549 $ à 3 470 $ et de 2 678 $ à 2 877 $ respectivement.

En 2011, le coût global pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile augmente par rapport à 2010. En effet, pour l'année 2011, la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » augmentent, entraînant ainsi une hausse de leur coût global respectif de 1,2 % et 4,9 %. Rappelons qu'en 2010, ces deux garanties avaient présenté des baisses intéressantes de 6,1 % et 2,5 % respectivement de leur coût global.

En 2011, pour la garantie « accident sans collision ni versement », on observe une augmentation de 2,1 % de son coût global. Rappelons également que cette garantie avait présenté d'intéressantes baisses en 2009 et 2010, soit respectivement de 20,7 % et 9,6 %. Le graphique 12 présente l'évolution de ce coût global pour les cinq protections principales couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement ».

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Compte tenu du fait que la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre a diminué en 2011 pour le « vol partiel » et le « vol complet », on observe des baisses respectives de leur coût global de 23,1 % et 19,7 % en 2011. Pour les « bris de vitre », malgré la baisse de son coût moyen des sinistres en 2011, la hausse observée de sa fréquence des réclamations a été supérieure faisant en sorte de présenter une augmentation de 19,2 % de son coût global pour cette année. Toutefois, la principale raison de l'augmentation du coût global de la garantie « accident sans collision ni versement » observé au graphique 11 provient des dommages causés par le vent ou la grêle. En effet, la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle ont augmenté considérablement au cours de l'année 2011 entraînant ainsi une hausse considérable du coût global, soit de 134,8 %. On note que le coût global des « autres dommages », incluant notamment l'incendie, le vandalisme et les inondations, a augmenté de 10,7 % en 2011, et que le coût moyen par véhicule des réclamations pour « vol partiel » et pour « vol complet du véhicule » est en baisse pour une dixième année consécutive. Au cours de cette période, ce coût a diminué respectivement de 61,4 % et 58,5 %.

Après avoir vu le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme diminuer respectivement de 2,4 % et 3,4 % au cours des années 2009 et 2010, la tendance s'est renversée cette année avec une augmentation de 4,6 %. Le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme est passé de 1 497 millions de dollars en 2010 à 1 565 millions de dollars en 2011. Ce changement est principalement attribuable à la hausse de la fréquence des réclamations présentée pour chacune des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile entraînant ainsi une augmentation du coût global de ces garanties. Prise globalement, la hausse importante de la fréquence des réclamations de 8,7 % combinée à une baisse globale de 2,5 % du coût moyen des sinistres, a ainsi exercé une pression à la hausse sur le montant total des sinistres pour l'année 2011. Sans la diminution observée dans le coût moyen par sinistre, on peut penser que cette hausse dans le montant total des sinistres aurait été plus considérable. Quant au montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, après avoir également diminué en 2009 et 2010, il présente une augmentation de 5,1 % en 2011. Il passe de 1 761 millions de dollars en 2010 à 1 851 millions de dollars en 2011.

Pour les voitures de tourisme, étant donné que le montant total des sinistres affiche une hausse de 4,6 % et que les primes acquises demeurent pratiquement au même niveau avec une légère baisse de 0,1 %, les résultats de cette année sont moins bons que ceux présentés en 2010. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 59 % en 2010 à 61,8 % en 2011, comme l'indique le tableau 12. Malgré cette diminution, les assureurs, dans leur ensemble, ont donc été en mesure de dégager un niveau de bénéfice fort respectable pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs, les résultats sont plus importants tout en demeurant inférieurs à ceux présentés l'année dernière. Le montant total des sinistres est en hausse de 5,1 % et les primes acquises sont demeurées au même niveau. Par conséquent, le ratio sinistres / primes est passé de 57 % en 2010 à 59,8 % en 2011, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec, tout en demeurant respectables, ont diminué en 2011, passant de 15,1 % en 2010 à 12,3 % des primes acquises cette année.

LE CARACTÈRE ADÉQUAT DE LA TARIFICATION EN 2011

Avant de se prononcer sur le caractère adéquat de la tarification en 2011, il importe de considérer l'écart qui existe entre la prime indiquée et la prime moyenne souscrite. La prime indiquée peut être définie comme étant la portion de la prime souscrite qu'un assureur aurait normalement demandée pour payer les réclamations et les frais de règlement qui y sont associés, s'il avait été en mesure de connaître à l'avance le montant exact des déboursés totaux à venir.

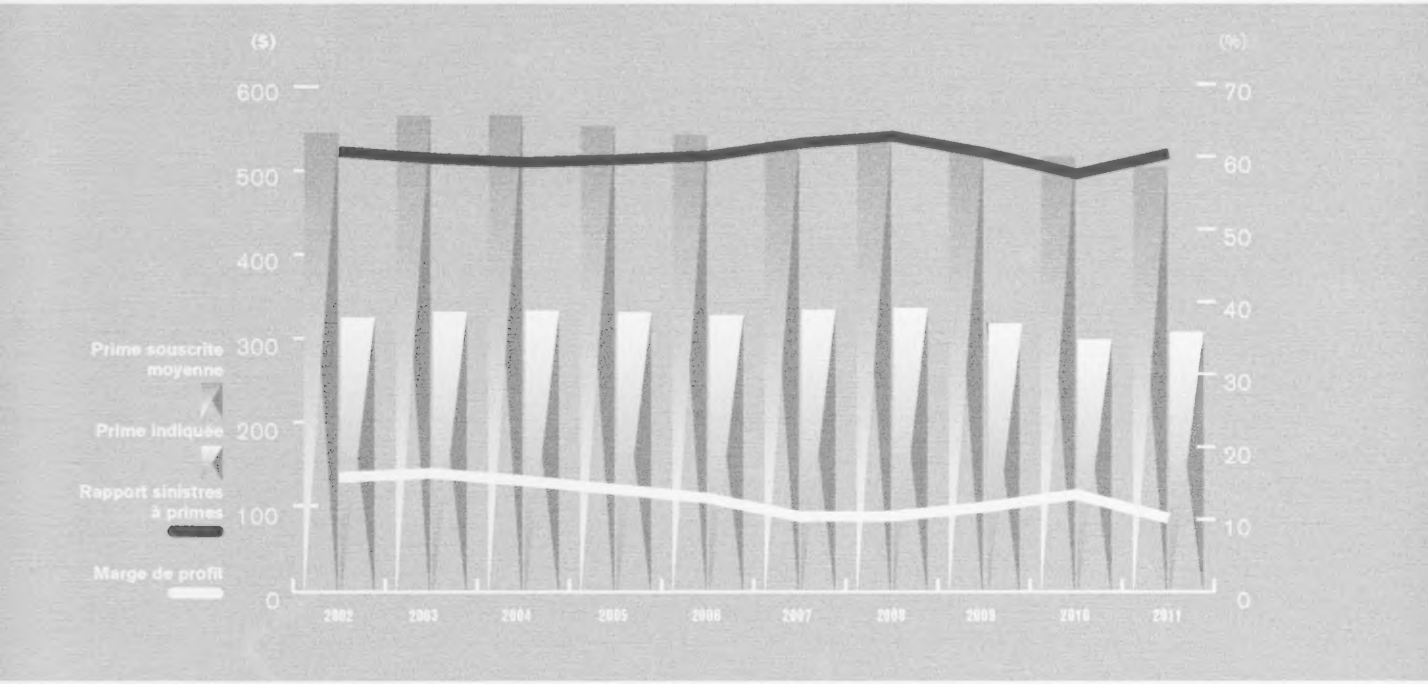
Pour qu'une tarification soit adéquate, il faut que l'écart entre la prime souscrite et la prime indiquée permette aux assureurs de couvrir tous les coûts liés à leurs opérations d'assurance et de générer une marge de profit raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

Le graphique 13 présente l'évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules souscrits, à l'exception de la catégorie « autres risques »[66].

66 Les résultats présentés dans le graphique 13 ne tiennent pas compte de la catégorie de risque « autres risques », étant donné que certaines variables ne sont pas disponibles. Cette catégorie de risque représente 9,3 % du total des primes souscrites et 8,3 % du total des sinistres pour l'année 2011.

GRAPHIQUE 13

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »



On observe que l'écart entre la prime indiquée et la prime souscrite moyenne demandée par les assureurs a rétréci en 2011, ce qui fait en sorte de dégager une marge de profit pour leurs opérations d'assurance automobile quelque peu inférieure à celle présentée en 2010.

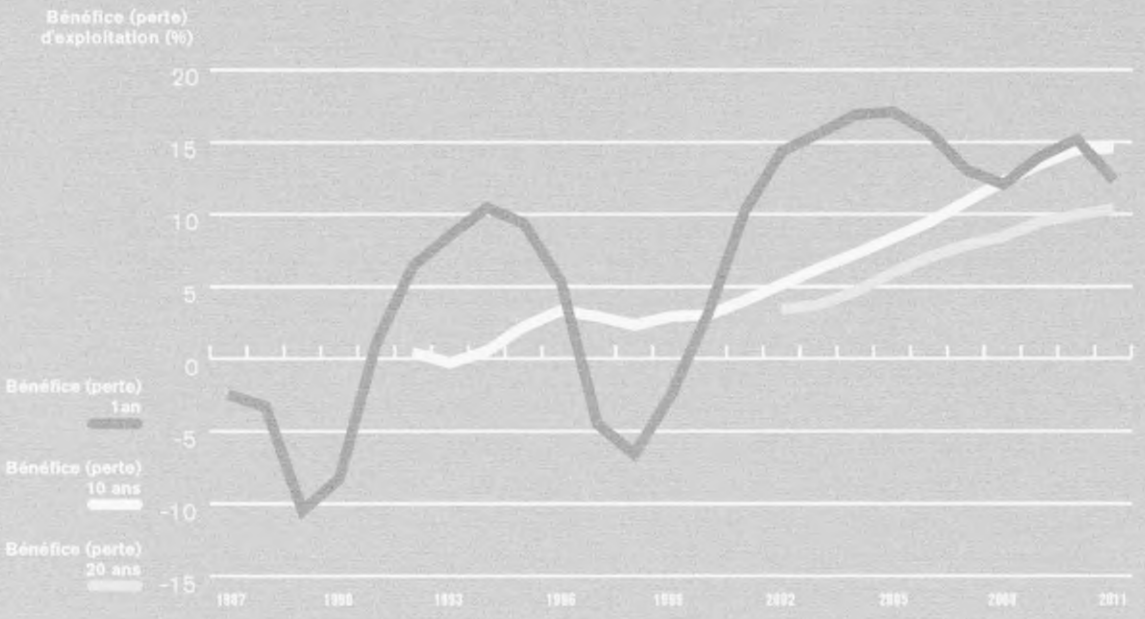
L'analyse de cet écart a permis de constater qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs ont été en mesure de dégager des marges de profit pour leurs opérations en assurance automobile qui se situent entre 10 % et 16 % des primes souscrites. La marge de l'année 2011, tout en demeurant fort respectable, constitue la plus faible marge observée au cours des 10 dernières années. Elle est estimée à 10,1 % des primes souscrites alors qu'elle était de 13,4 % en 2010.

Par conséquent, on considère que les assureurs évaluent bien les risques automobiles auxquels ils sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

L'analyse des résultats au cours des 25 dernières années révèle également que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 14 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec, de 1987 à 2011, indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile. Ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps en raison d'un grand nombre de facteurs dont il a été question dans les sections précédentes de ce rapport, tels la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres.

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte)[67] d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules



Le graphique 14 permet aussi d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 et de 20 ans. On constate une amélioration remarquable de la rentabilité depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises. Cette année, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs pour la période de 10 ans, comprenant les années 2002 à 2011, s'établit à 14,5 % des primes acquises.

Sur une décennie, ces résultats sont remarquables et peuvent même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[68]. Lorsqu'il est calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 10,3 % des primes acquises. Ce rendement est supérieur à une fourchette qui serait considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile.

67 Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

68 Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement liés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. Cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont liés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

De plus, malgré le fait que l'année 2011 présente le deuxième plus bas niveau de bénéfice observé au cours des 10 dernières années, ce dernier demeure toutefois supérieur à la moyenne historique faisant en sorte que l'année 2011 peut être qualifiée d'excellente, et ce, pour une dixième année consécutive. Après avoir atteint des niveaux historiques l'année dernière, la fréquence des réclamations a quelque peu augmenté en 2011 en raison notamment de la présence de trois événements météorologiques extrêmes survenus durant la dernière année qui ont sensiblement influencé à la baisse les résultats de l'année 2011.

En considérant le mouvement à la baisse des tarifs qui se poursuit pour une neuvième année consécutive et les risques associés à l'assurance automobile, la tarification peut être qualifiée d'adéquate, même si elle génère, sur de longues périodes, des bénéfices d'exploitation pouvant dépasser les objectifs de rendement généralement visés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, bien qu'à des niveaux de rentabilité différents. Ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalise des bénéfices[69], mais à des degrés divers.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché dans ce secteur d'activité. De plus, la concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs, ce qui est à l'avantage des consommateurs, particulièrement pour ceux qui compareront les soumissions de plusieurs assureurs et courtiers. La bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec profite aux consommateurs puisqu'elle fait augmenter la concurrence entre les assureurs en matière de souscription et de tarification.

69 Le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

Partie 4

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Après avoir analysé la rentabilité des assureurs, il est opportun de considérer les pratiques de classification et de tarification qu'ils utilisent. Cette dernière partie traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Elle présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de classification et de tarification.

LE DÉPÔT ET LA CONSULTATION DES MANUELS DE TARIFICATION

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité permet la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de cette loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et de l'industrie.

Le manuel de tarification est composé des documents d'un assureur où sont définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. En obligeant sa divulgation, le législateur s'est doté de moyens pour s'assurer de l'adéquation de la tarification des assureurs privés en matière d'assurance automobile au Québec.

Cette année, 44 journées ont été réservées afin d'effectuer la consultation des manuels de tarification par 13 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance automobile, c'est-à-dire 13 sociétés d'assurance. Parmi ces 13 sociétés, 69 % détenaient une charte du Québec ou une charte du Canada dont le siège est situé au Québec et 31 % une charte du Canada. À titre comparatif, en 2010, 39 journées de consultation avaient été réservées par 11 organismes différents.

Au cours de ces visites, 221 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 21 manuels d'assureurs différents. En 2010, ces chiffres étaient de 205 consultations pour 28 manuels d'assureurs différents. À cet égard, on note que lorsqu'un organisme réserve une journée de consultation auprès de l'Autorité, celui-ci envoie généralement plus d'un représentant afin de maximiser le nombre de consultations de manuels différents au moment de sa visite. De plus, il est intéressant de souligner que plusieurs organismes en effectuent plus d'une par année. Une société d'assurance est venue entre autres consulter les manuels de tarification jusqu'à huit reprises au cours de la dernière année.

La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet de favoriser la concurrence. De plus, bien que les consommateurs n'aient pas consulté les manuels de tarification au cours des dernières années, ils peuvent tout de même en bénéficier puisque les assureurs peuvent consulter ces manuels, favorisant une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Le tableau 13 présente un recensement des sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées au cours de la dernière année en ce qui a trait aux voitures de tourisme. On note que la section qui traite des territoires et des municipalités, qui avait été consultée à 100 reprises l'an dernier, n'a été consultée que 41 fois cette année. Quant aux sections relatives aux classes des conducteurs et aux limites et franchises, elles ont été consultées à 29 et 17 reprises respectivement cette année en comparaison à 47 et 34 en 2010, tandis que la section qui traite des rabais et des surcharges a été consultée à 66 reprises en 2011 par rapport à 47 fois l'année dernière. Pour toutes les autres sections présentées dans ce tableau, leur nombre de consultations est sensiblement le même que celui de l'année dernière.

TABLEAU 13

Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2011 pour les voitures de tourisme

SECTIONS DES MANUELS DE TARIFICATION	NOMBRE DE CONSULTATIONS	POURCENTAGE[70]
Rabais / surcharge	66	30 %
Avenants	52	24 %
Territoires / municipalités	41	19 %
Dossiers de conduites	34	15 %
Taux de base	34	15 %
Classes des conducteurs	29	13 %
Table de groupes de véhicules	28	13 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	21	10 %
Limites et franchises	17	8 %

Le tableau 14 présente un recensement des autres sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées en 2011 et qui ne sont pas liées aux voitures de tourisme. À cet effet, on observe que ces sections ont été consultées, en moyenne, deux fois plus souvent cette année qu'elles ne l'avaient été en 2010. Cette année, ces sections ont été consultées en général plus souvent que celles liées aux voitures de tourisme. De plus, notons que la nouvelle section des manuels de tarification relative à la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement a été consultée à 32 reprises en 2011.

TABLEAU 14

Recensement des autres sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2011

SECTIONS DES MANUELS DE TARIFICATION	NOMBRE DE CONSULTATIONS	POURCENTAGE[71]
Motocyclettes	102	46 %
Motoneiges	87	39 %
Véhicules tout-terrain	86	39 %
Cyclomoteurs	71	32 %
Véhicules récréatifs[72]	48	22 %
F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement	32	14 %
Véhicules utilitaires	27	12 %

Les 21 assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de cette année représentent près de 89 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile. Les consultants sont donc en mesure de dresser un portrait assez fidèle des marchés qu'ils ciblent lors de leurs visites à l'Autorité. Ainsi, les manuels les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants. En effet, les cinq assureurs les plus consultés en 2011 représentent plus de 52 % du marché québécois de l'assurance automobile, tandis que si l'on prend les 10 assureurs les plus consultés, cette proportion passe à plus de 62 %.

70, 71 Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2011, soit 221 consultations.

72 Pour la catégorie de risque des véhicules récréatifs, on entend notamment les caravanes, les autocaravanes et les maisons motorisées.

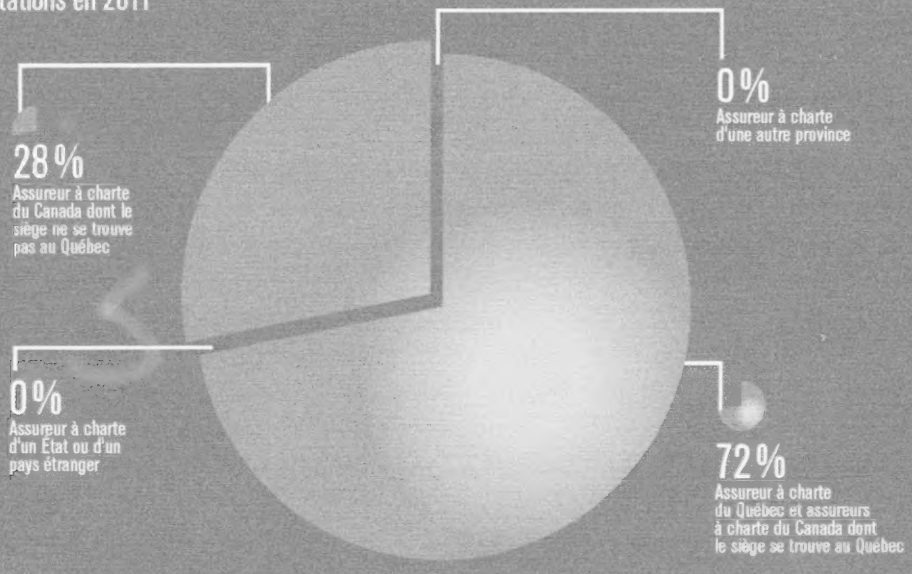
L'année dernière, les manuels des assureurs ayant un mode de distribution par courtiers avaient été les plus consultés avec une proportion représentant 70 % des consultations. Cette année, on observe une tendance assez partagée pour les consultations des manuels de tarification puisque ceux des assureurs directs ont été consultés dans une proportion représentant 48 % des consultations et ceux des assureurs par courtiers 52 %.

Le graphique 15 illustre également que les manuels de tarification des assureurs à charte du Québec ou à charte du Canada dont le siège est situé au Québec sont encore les plus consultés cette année. Ce fait est représentatif du marché québécois puisque les assureurs établis au Québec dominent avec une part de marché qui s'élève à 70 % en 2011.

GRAPHIQUE 15

Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté

221 consultations en 2011



LES MODIFICATIONS AUX MANUELS DE TARIFICATION

Plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarification et celles-ci sont fort variées. Elles portent sur de nombreux aspects de leurs critères de classification et de tarification.

Il importe de noter que les assureurs ne sont pas tenus de modifier annuellement leur manuel de tarification. Un assureur peut utiliser les mêmes règles de classification et la même tarification sur une longue période. Par conséquent, certains éléments d'un manuel de tarification peuvent avoir été établis il y a plusieurs années et être toujours utilisés. Le fait que les assureurs apportent des changements à leur manuel de tarification confirme la volonté de maintenir un marché concurrentiel en assurance automobile au Québec.

Ainsi, 35 assureurs ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année, ce qui représente 76 % de ce marché. À cet effet, le tableau 15 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour ces véhicules.

TABLEAU 15

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2011

CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION	PART DE MARCHÉ[73] EN 2011 DES ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
Système de protection contre le vol	66 %
Marque / année / modèle du véhicule	64 %
Localisation	62 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	52 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	51 %
Âge	49 %
Conducteur occasionnel	38 %
Pluralité de contrats	38 %
Avenant « valeur à neuf »	36 %
Utilisation du véhicule	35 %
État civil	34 %
Sexe	34 %
Kilométrage	32 %
Expérience de conduite	31 %
F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement	29 %
Expérience d'infractions	29 %
Utilisation hors Québec	23 %
Accident responsable	21 %
Rabais retraité	21 %

Parmi les nouveaux critères présents dans ce tableau, on note les suivants : cote de solvabilité (*credit scoring*), âge, conducteur occasionnel, pluralité de contrats, expérience de conduite, expérience d'infractions, accident responsable et rabais pour les retraités. Notons qu'il ne s'agit pas de nouveaux critères utilisés par les assureurs, mais simplement de critères ayant fait l'objet de plus de modifications que par les années passées.

Les assureurs continuent donc d'innover et d'apporter des modifications aux différents rabais offerts à leur clientèle. Parmi ceux-ci, on note la présence plus soutenue des rabais octroyés aux assurés possédant plus d'un contrat d'assurance avec le même assureur, tandis que les rabais liés aux systèmes de protection contre le vol subissent de nombreuses modifications annuellement et la liste des systèmes admissibles s'allonge en fonction du développement de nouveaux systèmes. Les assureurs ont été très actifs concernant les rabais liés au kilométrage parcouru dans une année. Plus le kilométrage est bas, plus le rabais sera élevé.

73 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

En ce qui concerne le critère lié aux systèmes de protection contre le vol, ce dernier demeure en tête de liste pour une neuvième année consécutive. En effet, en raison de l'importance des dommages causés par le vol de véhicules soutenue par l'ensemble des assurés, cette facture représente près de 10 % de la prime d'assurance de chaque automobiliste. Les assureurs continuent de promouvoir l'installation des systèmes antivol en modifiant les règles d'admissibilité, les exigences minimales, la liste des systèmes recommandés de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Ils modifient aussi leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance. On observe aussi une popularité accrue des systèmes de marquage. Parmi les modifications plus spécifiques de cette année, on note l'installation obligatoire de ces systèmes pour certains véhicules prisés pour le vol et pour certaines régions plus sujettes au vol de véhicules. De plus, le pourcentage du rabais qui est octroyé ne varie plus seulement en fonction du type de système antivol qui est installé, mais également en fonction de l'âge du véhicule et de la région dans laquelle se trouve le véhicule. En plus du rabais accordé sur la prime si le véhicule est muni d'un tel système, on observe également une augmentation des rabais accordés pour l'installation de ces systèmes. Certains assureurs offrent même le remboursement complet des frais d'installation déboursés par l'assuré pour l'installation d'un système antivol.

L'avenant F.A.Q. N° 43 (A à F) – Valeur à neuf a également subi plusieurs modifications en 2011. En effet, certains assureurs qui n'avaient pas encore étendu la protection à cinq ans l'ont fait, tandis que d'autres ont modifié la tarification demandée pour cet avenant en fonction entre autres de l'âge du véhicule.

Le critère de tarification lié à la localisation du risque a également fait l'objet de nombreuses modifications compte tenu de l'ajout de nouveaux codes postaux. Ainsi, certains assureurs ont modifié leurs territoires existants en fonction de ces nouveaux codes postaux de même que la tarification qui s'y rattache. Le critère lié à la cote de solvabilité (*credit scoring*) de même que ceux liés à l'âge et à l'état civil ont également subi plusieurs changements au cours de la dernière année.

Comme on peut le constater dans le tableau 15, les quatre premiers critères de classification et de tarification en importance pour les assureurs en 2011 qui ont été modifiés le plus souvent sont des critères pour lesquels les consommateurs exercent un certain contrôle. En installant des systèmes efficaces de protection contre le vol, en choisissant des véhicules prisés par les assureurs et en maintenant une bonne cote de solvabilité (*credit scoring*), les consommateurs sont en mesure d'influencer à la baisse la prime qui leur sera demandée.

Par ailleurs, les assureurs justifient l'existence des rabais par l'intensification de la concurrence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, comme le produit offert est standard d'un assureur à l'autre, ces derniers ne peuvent se distinguer les uns des autres que par le prix demandé et le service offert.

Ce sont essentiellement ces raisons qui incitent les assureurs à raffiner leurs critères de classification et de tarification afin de définir les meilleurs risques et leur offrir la prime la plus équitable. Dans la mesure où le prix est souvent l'élément déterminant pour le choix d'un assureur, l'instauration de rabais s'avère un moyen efficace pour conserver ou accroître la part de marché d'un assureur. L'utilisation de rabais comme pratique commerciale est courante en assurance comme dans plusieurs autres domaines.

À cet effet, les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Au cours de l'année 2011, les assureurs ont également été actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile concernant les modifications apportées aux règles de classification et de tarification. Cette année, un peu plus d'assureurs que l'année dernière ont apporté des changements pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain. Ainsi, 21 assureurs représentant plus de 84 % du marché des motocyclettes, 16 assureurs représentant 79 % du marché des motoneiges et 14 assureurs représentant seulement 43 % du marché des véhicules tout-terrain ont effectué des changements en 2011. Ces modifications sont illustrées au tableau 16.

TABLEAU 16

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2011

CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION	PART DE MARCHÉ[74] EN 2011 DES ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
MOTOCYCLETTES	
Sexe	40 %
Pluralité de véhicules	40 %
Expérience d'infractions	30 %
Marque / année / modèle du véhicule	21 %
MOTONEIGES	
Marque / année / modèle du véhicule	37 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	20 %
Pluralité de véhicules	18 %
VÉHICULES TOUT-TERRAIN	
Sexe	20 %
Expérience d'infractions	20 %
Pluralité de véhicules	20 %
Marque / année / modèle du véhicule	12 %

Pour ces trois catégories de risque automobile, on observe que la majorité des assureurs offre maintenant le rabais « pluralité de véhicules », et ce, peu importe le type de véhicule. Ce rabais a également fait l'objet d'une légère hausse au cours de la dernière année. De plus, plusieurs assureurs offrent maintenant un rabais additionnel lorsque le conducteur principal du véhicule est une femme. Cette tendance est plus marquée pour les motocyclettes et les véhicules tout-terrain, mais elle est également présente pour les motoneiges. Finalement, pour une grande majorité d'assureurs, il n'est plus nécessaire d'assurer le véhicule principal auprès de l'assureur afin de bénéficier d'une protection pour une motocyclette, une motoneige ou un véhicule tout-terrain.

Dans l'ensemble, depuis quelques années, les assureurs ont développé une tarification plus raffinée pour ces trois catégories de risque. Maintenant, cette tarification ne varie plus uniquement en fonction du cylindré du véhicule, mais également en fonction de l'âge et de la valeur du véhicule. Elle varie aussi selon le nombre d'années de possession du véhicule par l'assuré, selon le sexe du conducteur principal et la localisation du risque. De plus, plusieurs avenants et rabais qui n'étaient offerts que pour les voitures de tourisme sont maintenant disponibles pour ces types de véhicules.

La catégorie des véhicules utilitaires a également subi quelques changements. Il y a 16 assureurs qui ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification en 2011, ce qui représente plus de 83 % de ce marché. Le tableau 17 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2011.

74 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour les catégories des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 17

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2011

CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION	PART DE MARCHÉ[75] EN 2011 DES ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
Marque / année / modèle du véhicule	50 %
Système de protection contre le vol	32 %
Rabais « loyauté envers l'assureur »	18 %

L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE TARIFICATION ET DES TARIFS

Tous les assurés ne paient pas la même prime d'assurance puisqu'ils ne représentent pas tous le même risque pour un assureur et qu'il faut les traiter le plus équitablement possible. Pour déterminer les primes que doivent payer les assurés, il faut d'abord les regrouper selon des caractéristiques communes qui reflètent le risque qu'ils représentent. Les assureurs utilisent donc différentes règles pour classer les risques en assurance automobile.

La classification des risques en assurance automobile représente donc un élément fondamental du processus de la tarification. Un assuré se verra attribuer un classement qui déterminera sa prime d'assurance automobile dépendant de l'appréciation du risque qu'il représente.

Au fil des ans et de l'expérience acquise, on constate que les règles utilisées par les assureurs se sont multipliées de sorte qu'il existe aujourd'hui une multitude de possibilités de classement d'un assuré dans le système de classification des risques des assureurs. Ces règles sont définies dans le manuel de tarification des assureurs.

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Toutefois, les assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification, le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile. Par conséquent, les assureurs ont maintenant étendu leur philosophie de segmentation des risques à l'ensemble de leurs activités.

De fait, pour calculer le montant d'une prime d'assurance automobile, chaque assureur possède sa propre méthode qui, tout en assurant sa rentabilité, saura attirer les consommateurs. L'assurance automobile, comme toute forme d'assurance, repose sur l'évaluation du risque. Or, plus le risque est élevé aux yeux d'un assureur, plus la prime d'assurance demandée le sera. Les assureurs sont en mesure, à partir de leurs propres données et de leur expérience, d'effectuer des études afin de déterminer des similitudes et des différences parmi les facteurs qu'ils désirent utiliser dans leur processus de tarification.

C'est sur la base de ces études que les assureurs justifient leurs pratiques, dans la mesure où il serait inéquitable que des facteurs influençant le risque ne soient pas reflétés dans la détermination de la prime. Le fait de ne pas refléter des différences qui existent aurait pour conséquence de favoriser l'antisélection, c'est-à-dire la possibilité pour les assurés de profiter d'un mauvais classement, ce qui pourrait nuire à la rentabilité et même à la solvabilité d'un assureur. Dans cette perspective, il est normal qu'un assuré qui génère des coûts pour le système d'assurance en supporte une plus grande part que celui qui ne fait aucune réclamation.

Les assureurs utilisent généralement une vingtaine de critères dont l'utilisation peut différer d'un assureur à l'autre. Par leur méthode, ils veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Ces critères peuvent être regroupés en deux groupes, soit ceux liés à l'assuré et ceux rattachés au véhicule. Parmi les critères les plus courants, on trouve :

75 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des véhicules utilitaires selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

CRITÈRES LIÉS À L'ASSURÉ

- Le dossier de conduite de l'assuré

  Le nombre d'années pendant lesquelles l'assuré détient un permis de conduire et conduit un véhicule, les cours de conduite de base ou de perfectionnement qu'il a suivis, le nombre de points d'inaptitude et les condamnations au *Code de la sécurité routière*, pour vitesse excessive ou pour conduite avec les facultés affaiblies par exemple, sont des critères généralement considérés par les assureurs. Pour ce faire, les assureurs consultent la base de données de la SAAQ afin d'obtenir ces renseignements.

- Le dossier de réclamation de l'assuré

  Le nombre d'accidents pour lesquels une indemnité a été versée fait partie des facteurs qui influencent la prime d'assurance automobile. L'assureur se penchera non seulement sur la responsabilité de l'assuré dans les accidents mais également sur la fréquence des réclamations. De fait, en matière d'assurance automobile, les conducteurs plus prudents ou ayant peu ou pas de réclamation bénéficieront d'une meilleure tarification.

- Le lieu de résidence de l'assuré

  Les primes d'assurance automobile sont généralement plus élevées dans les grands centres urbains en raison des risques accrus d'accident attribuables en partie à une plus grande densité de circulation et aux probabilités de vol et de vandalisme plus élevées. Toutefois, certaines composantes de la prime pour les régions rurales peuvent également être élevées en raison d'une plus grande présence de chemins non pavés. On pense notamment aux dommages causés aux vitres.

- Le profil de l'assuré

  L'âge, le sexe, l'état civil et l'occupation de l'assuré sont des critères retenus par les assureurs. La prime d'un conducteur de moins de 25 ans est généralement plus élevée puisque ce groupe d'âge est plus impliqué dans des accidents. La prime demandée peut aussi varier considérablement selon que l'assuré soit un homme ou une femme; généralement la prime demandée aux femmes est moins élevée. Une situation similaire est observable selon que l'assuré est célibataire ou marié. De plus, plusieurs rabais sont offerts en fonction de la profession occupée par l'assuré.

- Les habitudes de conduite et la fréquence à laquelle l'assuré conduit son véhicule

  Les assureurs désirent connaître le temps qu'un assuré passe au volant dans une même journée et la distance moyenne qu'il parcourt annuellement ou pour aller au travail. De plus, ils veulent savoir si le véhicule est utilisé dans le cadre du travail ou à des fins personnelles. Pour les assureurs, plus un assuré se retrouve derrière le volant, plus la probabilité d'être impliqué dans un accident s'accroît.

- La cote de solvabilité (*credit scoring*)

  Certains assureurs vont accorder un rabais en fonction de la stabilité financière de l'assuré. Plus cette stabilité est grande, plus le rabais est important. Les assureurs considèrent généralement qu'une personne disciplinée au point de vue financier est plus susceptible de faire l'entretien préventif de son véhicule et d'être généralement plus prudente lors de la conduite de son véhicule. Ainsi, un bon dossier de crédit permet souvent de faire diminuer la prime d'assurance automobile.

CRITÈRE LIÉ AU VÉHICULE

- Le type de véhicule

  L'assureur tient compte de la marque, du modèle, de l'année et de la valeur du véhicule à assurer. Le coût des pièces et des réparations a aussi une incidence sur la prime. Un véhicule sport haut de gamme coûte plus cher à réparer, il coûte donc plus cher à assurer. En raison de leur popularité, certains types de véhicule font plus souvent l'objet de vols, tandis que d'autres véhicules sont susceptibles d'être endommagés plus facilement à la suite d'un accident. Par conséquent, les assureurs déterminent les primes en fonction du dossier de sinistralité propre à chaque véhicule.

Finalement, le choix des protections demandées a également une incidence importante sur le montant de la prime d'assurance automobile. L'assureur tiendra compte du montant de responsabilité civile et de la franchise applicable en cas de dommages au véhicule. Plus la franchise est élevée, plus la prime diminue. Selon les protections désirées, la prime sera plus ou moins élevée. Par exemple, si l'assuré n'est couvert que pour la responsabilité civile, il en coûtera moins cher que s'il est couvert aussi pour les dommages à son véhicule.

Les assureurs s'intéressent à la différence de probabilité qu'il peut y avoir entre les différentes catégories au sein d'un même critère. Plus l'écart est grand, plus l'effet du critère sur le montant de la prime demandée sera élevé. Ils accordent leur propre pondération à chacun des critères, c'est principalement une question de concurrence dans le marché. Ainsi, un assureur pourrait considérer que l'écart entre un conducteur et une conductrice n'est pas si prononcé, tandis qu'un autre pourrait prétendre le contraire. Cette situation peut occasionner des écarts substantiels dans la prime demandée pour un même profil d'assuré, comme le démontre le tableau 8 de la Partie 2 de ce rapport. Par conséquent, plus un assureur réussira à estimer l'importance d'un critère, mieux il sera en mesure d'évaluer le risque qu'une personne représente, c'est-à-dire la probabilité que celle-ci ait une demande d'indemnisation, et sa compétitivité sur le marché sera plus grande.

Les consommateurs ne doivent donc pas s'étonner qu'un assureur leur demande certains renseignements qui leur semblent non pertinents à une demande de soumission d'assurance automobile. Tous les renseignements recueillis peuvent éventuellement servir à évaluer les risques que représente une personne, car les assureurs sont constamment à la recherche de nouveaux facteurs d'évaluation des risques. Ainsi, pour garantir leur rentabilité, les assureurs détiennent une connaissance très poussée de leur clientèle, permettant de mieux la cibler.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Par ailleurs, comme par les années passées, on observe que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur les prix de l'assurance automobile uniquement. Ils tiennent de plus en plus compte de tous les produits offerts à un consommateur et ciblent une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

Pour les années à venir, les assureurs devraient prendre en considération les impacts qui peuvent être liés aux changements climatiques et aux conséquences du vieillissement de la population, ce qui pourrait entraîner un durcissement des règles de classification et de tarification. En assurance habitation, il est devenu évident que les changements climatiques ont un impact très concret. Les catastrophes naturelles, telles les inondations, le verglas et les pluies torrentielles, sont devenues des facteurs majeurs de dégâts.

D'ailleurs, les inondations du printemps en Montérégie de même que l'ouragan *Irene* du mois d'août ont eu un impact direct sur les résultats en assurance automobile pour l'année 2011. Cette nouvelle réalité représente à la fois un défi et une opportunité pour l'industrie. Les assureurs devront évaluer différentes avenues de développement, telles que des investissements dans la recherche de solutions, de nouveaux produits adaptés et dans la prévention.

À cet effet, la plupart des assureurs se disent préoccupés par les hausses potentielles de la fréquence et de la sévérité des sinistres occasionnées par un plus grand nombre d'événements météorologiques violents ou extrêmes. Pour d'autres, ce sont les hausses possibles de la réassurance liées à ces événements qui les préoccupent[76].

À titre indicatif, notons que l'Autorité a publié, en octobre 2011, un rapport[77] afin d'évaluer dans quelle mesure les changements climatiques pourraient affecter les opérations des assureurs, particulièrement quant à leur capacité à respecter leurs engagements, à maintenir des protections d'assurance accessibles et à conserver une bonne solidité financière.

Depuis maintenant plus d'un an, soit depuis le 1er octobre 2010, les garanties de remplacement automobile sont devenues la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement[78] et sont émises par des assureurs dont le régime d'encadrement, administré par l'Autorité, permet aux consommateurs d'être mieux protégés, notamment des risques d'insolvabilité de l'émetteur du produit.

Ce produit d'assurance automobile peut être distribué directement par les assureurs ou les courtiers, ou peut être distribué en vertu du titre VIII de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*.

À cet effet, le tableau 18 présente le nombre de polices de même que le montant total des primes directes souscrites au cours de la dernière année pour cette police d'assurance automobile.

76 Ces affirmations ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.

77 Ce rapport de l'Autorité sur les changements climatiques est disponible sur son site Web à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

78 Le formulaire F.P.Q. N° 5 – Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré – Assurance de remplacement est disponible sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

TABLEAU 18

Nombre de polices et primes directes souscrites pour la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement pour l'année 2011[79]

	MODE DE DISTRIBUTION[80]								
	CONCESSIONNAIRES D'AUTOMOBILES			AGENTS / COURTIERS			TOTAL		
Durée de la police	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne
1 an	2	1 267 $	634 $	-	-	-	2	1 267 $	634 $
2 ans	933	775 448 $	831 $	251	151 483 $	604 $	1 184	926 931 $	783 $
3 ans	5 571	5 696 746 $	1 023 $	644	485 487 $	754 $	6 215	6 182 233 $	995 $
4 ans	16 859	20 880 223 $	1 239 $	1 691	1 410 551 $	834 $	18 550	22 290 774 $	1 202 $
5 ans	30 166	44 621 762 $	1 479 $	3 855	3 625 995 $	941 $	34 021	48 247 757 $	1 418 $
6 ans	11 479	19 512 293 $	1 700 $	630	712 900 $	1 132 $	12 109	20 225 193 $	1 670 $
7 ans	21 179	40 997 166 $	1 936 $	2 033	2 742 111 $	1 349 $	23 212	43 739 277 $	1 884 $
8 ans	482	986 471 $	2 047 $	-	-	-	482	986 471 $	2 047 $
TOTAL	86 671	133 471 376 $	1 540 $	9 104	9 128 527 $	1 003 $	95 775	142 599 903 $	1 489 $

Les données présentées dans le tableau 18 pour l'année 2011 permettent de constater que le marché de l'assurance de remplacement est largement dominé par les assureurs distribuant cette police par l'entremise de la distribution sans représentant, dans ce cas-ci, les concessionnaires d'automobiles. Ces derniers recueillent plus de 90 % du total de polices vendues au cours de la dernière année et près de 94 % du total des primes souscrites. Durant l'année 2011, un peu plus de 95 000 polices ont été souscrites, et ce, pour plus de 142 millions de dollars en prime.

Cette police d'assurance automobile est offerte pour des termes de un an à huit ans, pour les véhicules neufs et usagés. On note que tous les assureurs faisant affaire avec les concessionnaires d'automobiles ou avec un représentant certifié offrent cette police aux mêmes conditions.

Selon les données recueillies, on peut constater une différence importante entre la prime moyenne d'une police souscrite par un représentant certifié et celle souscrite par un distributeur. Pour l'année 2011, on observe un écart de 537 $ (plus de 53 %) entre les deux modes de distribution. Cet écart était de 619 $ (67 %) en 2010. Il s'est quelque peu rétréci en 2011 puisque la prime moyenne souscrite des assureurs faisant affaire avec les concessionnaires d'automobiles est demeurée pratiquement au même niveau, soit une légère baisse de 0,5 % par rapport à 2010, tandis que celle des assureurs distribuant cette police par l'entremise de représentants certifiés a augmenté de 8 % en 2011. De plus, l'écart entre ces deux primes moyennes pourrait s'expliquer notamment par le taux de commission qui est généralement plus élevé pour la distribution sans représentant. La prime moyenne souscrite, incluant tous les termes de police disponibles, est de 1 540 $ pour le réseau de la distribution sans représentant et de 1 003 $ lorsqu'elle est souscrite par un représentant certifié. On note également que les consommateurs ont tendance à opter pour un terme de 5 ans pour cette police. En effet, peu importe le mode de distribution, les polices pour une durée de 5 ans représentent plus de 35 % des polices souscrites en 2011.

79 Ces données proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Au moment de la rédaction de ce rapport, huit assureurs étaient présents dans ce marché.

80 Représente le mode de distribution retenu par l'assureur pour distribuer cette police, soit par des représentants certifiés (agents ou courtiers) ou par l'entremise de la distribution sans représentant (concessionnaires d'automobiles).

TABLEAU 19

Nombre d'assureurs et variation moyenne[81] des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme[82]

	MODIFICATION DES TARIFS						
	RÉDUCTION		STABLE		HAUSSE		EFFET GLOBAL
Année	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Variation moyenne
2002	2	-2,3 %	9	-	18	2,5 %	0,9 %
2003	18	-2,8 %	13	-	7	1,8 %	-1,8 %
2004	21	-3,8 %	15	-	6	2,1 %	-3,2 %
2005	28	-4,4 %	18	-	3	11,7 %	-3,9 %
2006	28	-3,5 %	19	-	3	1,9 %	-2,8 %
2007	21	-2,9 %	5	-	8	2,4 %	-1,8 %
2008	20	-3,5 %	15	-	9	1,3 %	-2,0 %
2009	24	-2,8 %	26	-	3	0,9 %	-2,2 %
2010	20	-3,8 %	22	-	6	0,6 %	-2,9 %
2011	19	-2,9 %	24	-	5	1,5 %	-2,1 %

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels de tarification indique que le marché de l'assurance automobile au Québec affiche des baisses moyennes de tarifs depuis 2003. Pour l'année 2011, la tendance affichée des baisses de tarifs a continué avec une diminution moyenne des tarifs quelque peu inférieure à celle présentée en 2010, comme l'illustre le tableau 19. Le nombre d'assureurs, qui affichent une hausse de tarifs, diminue de un par rapport à l'année dernière, tandis que le nombre d'assureurs ayant maintenu leurs tarifs au même niveau augmente de deux. Un assureur de moins que l'année dernière a pris la décision de diminuer ses tarifs au cours de la dernière année.

La variation moyenne des tarifs pour l'année 2011 représente une diminution de 2,1 %, soit 0,8 point de pourcentage de moins que celle observée l'an dernier. Ainsi, les assureurs continuent d'être très agressifs sur le marché et présentent des baisses moyennes des tarifs depuis neuf ans. De plus, en analysant les mouvements effectués par les 24 assureurs qui ont maintenu stables leurs tarifs, on remarque que plusieurs d'entre eux ont été très actifs en matière de changements apportés à leurs critères de classification et de tarification. Par contre, l'effet global de tous ces changements sur la variation moyenne de leurs tarifs demeure nul. Ceux-ci, comme bien d'autres, modifient certains critères afin de mieux cibler une clientèle précise et faire face à la concurrence.

81 Il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 2,1 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 2,1 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

82 Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 100 % des primes directes souscrites en 2011 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 20

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec[83]

	CATÉGORIES DE RISQUE[84]					
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2002	563 $	288 $	123 $	171 $	721 $	989 $
2003	581 $	299 $	145 $	179 $	779 $	893 $
2004	589 $	308 $	140 $	187 $	829 $	1 421 $
2005	579 $	301 $	141 $	188 $	809 $	1 258 $
2006	568 $	283 $	141 $	187 $	838 $	1 299 $
2007	566 $	273 $	112 $	185 $	814 $	1 317 $
2008	563 $	265 $	169 $	180 $	781 $	1 284 $
2009	555 $	257 $	139 $	175 $	737 $	1 273 $
2010	546 $	247 $	158 $	174 $	737 $	1 248 $
2011	536 $	236 $	145 $	171 $	710 $	1 242 $

VT : Voitures de tourisme
TT : Véhicules tout-terrain
MN : Motoneiges
VU : Véhicules utilitaires
VP : Véhicules publics

Étant donné que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction de tarifs pour une neuvième année consécutive pour les voitures de tourisme, l'impact de ces diminutions se manifeste de plus en plus dans le niveau de la prime moyenne souscrite, malgré le fait que l'âge moyen du parc automobile demeure bas et que la valeur des véhicules en circulation augmente. En effet, comme on le constate au tableau 20, la prime moyenne souscrite pour ces véhicules a chuté de 1,8 % en 2011, en baisse graduelle au cours des sept dernières années. Depuis l'année 2004, soit depuis sept ans, la prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 9 %. Ces réductions de tarifs combinées aux excellents résultats techniques présentés par l'industrie en 2011, tel qu'il est indiqué au graphique 14 de la Partie 3 de ce rapport, laissent présager une autre diminution de la prime moyenne pour 2012.

De plus, à partir de l'information obtenue dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité, 16 assureurs représentant plus de 55 % du marché des voitures de tourisme prévoient effectuer une diminution de leurs tarifs au cours de l'année 2012, tandis que seulement quatre assureurs représentant à peine 1 % du marché envisagent d'en effectuer une hausse.

Le tableau 20 présente aussi l'évolution de la prime moyenne souscrite pour les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec. On y observe que toutes les autres catégories de risque ont vu leur prime moyenne souscrite diminuer au cours de l'année 2011. La plus grande diminution est survenue dans le secteur des motoneiges avec une baisse de 8,2 % par rapport à 2010. On note que six assureurs représentant plus de 24 % de ce marché ont effectué des baisses de tarifs en 2011 pour ce secteur de l'assurance automobile. La prime moyenne souscrite pour les motocyclettes est en baisse pour une septième année consécutive et la diminution de cette année est de l'ordre de 4,5 %, tandis que la prime moyenne souscrite des véhicules tout-terrain et celle des véhicules publics diminuent respectivement pour une sixième et une quatrième année consécutive[85]. À cet effet, on observe que 12 et 10 assureurs représentant respectivement 73,9 % et 40,1 % du marché des motocyclettes et des véhicules tout-terrain ont effectué des baisses de tarifs en 2011. En ce qui a trait à la prime moyenne souscrite pour les véhicules utilitaires, après être restée stable en 2010, elle diminue cette année de 3,7 %. Donc, à la suite des constats à propos de la tendance à la baisse de la prime moyenne souscrite dans toutes les catégories de risque de l'assurance automobile, on peut affirmer que les assureurs sont très agressifs sur le marché afin d'accentuer leur présence dans tous les secteurs et pour faire face à la concurrence.

83 Les données liées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2011-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

84 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

85 En 2011, la diminution de la prime moyenne souscrite pour les véhicules tout-terrain et les véhicules publics est respectivement de l'ordre de 1,7 % et 0,5 %.

Malgré ce contexte, le tableau 19 révèle qu'il y a tout de même cinq assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2011, tandis que 24 assureurs les ont maintenus stables, malgré les bénéfices d'exploitation fort appréciables observés au cours des 10 dernières années pour l'ensemble du marché québécois. Toutefois, il faut comprendre que l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Tout d'abord, les résultats d'exploitation des 10 dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des diminutions importantes de la fréquence des réclamations causées entre autres par les conditions météorologiques plus clémentes et le maintien élevé du prix de l'essence, deux facteurs qui modifient les habitudes des consommateurs. Comme la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements pour une année donnée.

Compte tenu de ces situations imprévisibles et inhabituelles, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante. Dans la tarification des assureurs, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période.

De fait, au moment de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2011, on observait que la fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2002 à 2010, allant jusqu'à atteindre des niveaux historiques en 2010. Après neuf années consécutives où la fréquence des réclamations a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que cette fréquence allait demeurer à des niveaux semblables au cours des prochaines années. D'autres croient que la fréquence a atteint son niveau plancher, qu'elle ne peut plus diminuer et qu'elle va forcément augmenter dans les prochaines années. Cette façon de voir peut expliquer en partie pourquoi certains assureurs ont augmenté leurs tarifs ou les ont maintenus stables en 2011 et que la diminution moyenne des tarifs de cette année n'est pas d'une plus grande envergure.

La combinaison des hypothèses retenues pour chacune de ces deux tendances et les modifications que les assureurs auront apportées à leurs tarifs dans les années précédentes, compte tenu de leurs propres résultats d'exploitation en assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2011.

Enfin, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités.

On note entre autres la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs et les résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent, dont l'assurance habitation, et dans les autres régions du Canada où ils sont présents. Par conséquent, si une autre catégorie d'assurance n'est pas rentable et que l'assureur doit augmenter ses tarifs, il est fort probable qu'il soit moins enclin à les augmenter dans les autres catégories d'assurance plus rentable, afin de maintenir un certain équilibre dans la prime globale demandée à un assuré dans le but de le conserver.

Aussi, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans des produits qui ont pour objectif de favoriser la rétention de leur clientèle. En effet, tel qu'il a été discuté dans la Partie 2, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour l'amélioration et le développement de leurs programmes d'assistance, tels que l'assistance routière ou juridique, ou pour l'amélioration de leur service à la clientèle. L'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits d'assurance afin de fidéliser leur clientèle est également un moyen utilisé par les assureurs. Ces derniers tentent ainsi d'offrir des produits et des services à valeur ajoutée.

En réponse aux préférences des consommateurs, et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. D'ailleurs, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine sur les marchés financiers et le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. Toutefois, cette situation semble se résorber. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années, notamment en assurance automobile en Ontario, explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

CONCLUSION

Malgré les réductions de tarifs consenties par les assureurs au cours des dernières années, le niveau des primes acquises de cette année est demeuré le même que celui de l'année dernière. De plus, après avoir diminué pendant deux ans, le montant total des déboursés à la suite de sinistres a augmenté en 2011 en raison notamment des inondations en Montérégie et à Gatineau de même que du passage de l'ouragan *Irene*. Par conséquent, l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2011 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation inférieurs à ceux de 2010.

Malgré cette baisse, les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée au cours de la dernière décennie, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs. La fréquence des réclamations, malgré une hausse cette année, demeure à un niveau très bas permettant ainsi aux assureurs de présenter de solides résultats techniques et, par conséquent, des bénéfices d'exploitation respectables. Ces résultats sont d'autant plus remarquables vu la conjoncture économique et le peu de revenus provenant des activités de placement.

L'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée élevée en 2011 (99 assureurs en proposaient) et a peu varié au cours des dernières années. En outre, cette offre est diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

Encore cette année, la demande d'assurance a progressé, notamment en raison de l'âge du parc automobile conjuguée à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire. Cette augmentation de la demande en assurance automobile au Québec vient atténuer quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet aux revenus de primes de se maintenir. Le fait que l'assurance automobile soit obligatoire au Québec permet aussi une certaine constance dans la demande d'assurance.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2011 montre que chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe également un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, et les efforts en matière de développement portent généralement sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur le prix de l'assurance automobile uniquement. Il n'en demeure pas moins que des écarts de prix importants continuent d'être observées entre les assureurs.

ANNEXE A

Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2011

ASSUREUR[86]	SIÈGE		
CHARTE DU QUÉBEC			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES – ST-FRANÇOIS	St-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA AGRICOLES[87]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE-ETCHEMINS	Beauceville	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE-LÉVIS	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Victoriaville	Québec	Canada
CANASSURANCE	Montréal	Québec	Canada
CAPITALE – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS – GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Eustache	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[87]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[87]	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE – LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
GROUPE LEDOR	Québec	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Châteauguay	Québec	Canada
INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Hébertville	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis-de-Montcalm	Québec	Canada
LITTORAL	Saint-Pascal	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY-L'ISLET	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE – MUNICIPALITÉS	Montréal	Québec	Canada

86 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
87 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

ASSUREUR[86]	SIÈGE		
OPTIMUM – GÉNÉRAL	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE – GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIE-VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Québec	Québec	Canada
RIVERAINS	Rimouski	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA – TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SSQ – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Québec	Québec	Canada
UNIQUE – GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VAUDREUIL-SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Total : 48			

CHARTE D'UNE AUTRE PROVINCE

GCAN – GÉN.	Toronto	Ontario	Canada
Total : 1			

CHARTE DU CANADA

ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE – CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA)[87]	North York	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHARTIS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS – GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Guelph	Ontario	Canada
CUMIS – GÉN.[87]	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada

86 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
87 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

ASSUREUR[86]	SIÈGE		
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE -GÉN.[87]	Québec	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA – GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Toronto	Ontario	Canada
INTACT	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Montréal	Québec	Canada
NORDIQUE[87]	Toronto	Ontario	Canada
NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
OMEGA[87]	Toronto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)[87]	Montréal	Québec	Canada
RBC – GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE – GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE[87]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA[87]	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS GARANTIE[87]	Toronto	Ontario	Canada
WATERLOO[87]	Waterloo	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada
Total : 44			

86 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
87 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

ASSUREUR[86]	SIÈGE		
CHARTE D'UN ÉTAT OU D'UN PAYS ÉTRANGER			
ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
ARCH	Jersey City	New Jersey	É.-U.
AXIS[87]	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
COREPOINTE	Farmington Hills	Michigan	É.-U.
ELECTRIC	Beverly	Massachusetts	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	Hartford	Connecticut	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO[87]	Tokyo		Japon
TIG[87]	Manchester	New-Hampshire	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
XL – ASSURANCE[87]	London		Angleterre
XL AMÉRIQUE[87]	New York	New York	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse
Total : 24			
Grand total : 117			

86 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
87 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

ANNEXE B

Liste des assureurs[88] faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2011 en assurance automobile au Québec

1	INTACT CORPORATION FINANCIÈRE		
	BELAIR INC. INTACT NOVEX NORDIQUE[89] TRAFALGAR DU CANADA[89]		
2	DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES		
	DESJARDINS – GÉN. PERSONNELLE – GÉNÉRALES		
3	AXA CANADA		
	AXA AXA AGRICOLES[89] AXA (CANADA)[89] AXA PACIFIQUE INNOVASSUR		
4	LA CAPITALE GROUPE FINANCIER		
	CAPITALE – GÉNÉRALES UNIQUE – GÉN.		
5	AVIVA CANADA		
	AVIVA ELITE SCOTTISH & YORK TRADERS GÉNÉRALE		

88 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
89 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

6	GROUPE PROMUTUEL		
	ABITIBIENNE APPALACHES – ST-FRANÇOIS BAGOT BEAUCE–ETCHEMINS BELLECHASSE–LÉVIS BOIS-FRANCS COATICOOK-SHERBROOKE DEUX-MONTAGNES DRUMMOND GASPÉSIE – LES ILES HAUT ST-LAURENT LAC AU FJORD LAC ST-PIERRE-LES FORGES LANAUDIÈRE	LITTORAL LOTBINIÈRE MONTMAGNY-L'ISLET MONTS ET RIVES OUTAOUAIS PORTNEUF-CHAMPLAIN PRAIRIE-VALMONT PROMUTUEL RÉASSURANCE RIVERAINS RIVIÈRE-DU-LOUP ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM. VALLÉE VAUDREUIL-SOULANGES VERCHÈRES	
7	GROUPE CO-OPERATORS		
	CO-OPERATORS – GÉNÉRALE COSECO ÉQUITABLE – GÉN.[89] SOUVERAINE – GÉN. UNION CANADIENNE		
8	INDUSTRIELLE ALLIANCE		
	INDUSTRIELLE AUTO HABITATION		
9	MELOCHE MONNEX		
	HABITATION ET AUTO TD PRIMMUM SÉCURITÉ NATIONALE		

89 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

10	SSQ - GÉNÉRALES		
	SSQ – GÉNÉRALES		
11	ALLSTATE		
	ALLSTATE DU CANADA PAFCO PEMBRIDGE		
12	JEVCO		
	JEVCO		
13	WAWANESA		
	WAWANESA		
14	GROUPE ECONOMICAL		
	ECONOMICAL FÉDÉRATION MISSISQUOI WATERLOO[89]		
15	LOMBARD CANADA		
	LOMBARD (CIE CANADIENNE) LOMBARD (CIE D'ASS.)		

89 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2011, même s'il détenait un permis pour le faire.

ANNEXE C

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)
Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont entre autres l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile
L'année civile s'étend du 1er janvier au 31 décembre. En ce qui concerne l'année civile pour les sinistres, ce sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance
Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis[90]
Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Autres risques (AR)[91]
Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risque précédentes, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

Collision (chapitre B, division 2)
Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision
Représente une collision entre deux véhicules et notamment celle avec le sol ou se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre[90]
Le coût total des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

90 Ces données sont établies par année civile.

91 Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Coût moyen par véhicule[90]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations[90]

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Motocyclette (MC)[91]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindré, souvent désignées comme cyclomoteurs.

Motoneige (MN)[91]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Primes acquises

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites

Primes payées par les assurés pour la durée totale de la protection achetée (durée maximum de 12 mois) pour les polices émises au cours d'une année.

Responsabilité civile (chapitre A)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4)

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

---

90 Ces données sont établies par année civile.

91 Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Véhicule public (VP)[91]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

Véhicule tout-terrain (TT)[91]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

Véhicule utilitaire (VU)[91]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles, excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Versement

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

Voiture de tourisme (VT)[91]

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

91 Ces définitions proviennent du document Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

ANNEXE D

Données utilisées pour les graphiques 4 à 14

GRAPHIQUE 4

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

ANNÉE	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT
2002	5,23	4,99	8,03
2003	5,07	4,80	6,92
2004	4,85	4,69	6,34
2005	4,69	4,71	6,07
2006	4,34	4,54	6,44
2007	4,38	4,66	6,11
2008	4,37	4,71	6,77
2009	4,18	4,54	6,34
2010	3,99	4,36	5,65
2011	4,03	4,55	6,61

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres
(en pourcentage)

ANNÉE	TRIMESTRE 1	TRIMESTRE 2	TRIMESTRE 3	TRIMESTRE 4
2002	6,22	4,59	4,86	5,27
2003	6,67	4,21	4,39	5,06
2004	6,52	3,99	4,17	4,78
2005	6,13	3,99	4,07	4,62
2006	5,51	3,88	3,94	4,03
2007	5,36	3,83	3,93	4,41
2008	6,15	3,59	3,63	4,16
2009	5,48	3,53	3,79	3,93
2010	4,40	3,56	3,84	4,16
2011	5,00	3,51	3,69	3,93

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres
(en pourcentage)

ANNÉE	TRIMESTRE 1	TRIMESTRE 2	TRIMESTRE 3	TRIMESTRE 4
2002	6,14	4,33	4,42	5,09
2003	6,39	3,97	3,98	4,89
2004	6,57	3,76	3,83	4,63
2005	6,25	3,88	3,92	4,81
2006	5,82	3,94	4,00	4,45
2007	5,88	4,09	3,99	4,71
2008	6,72	3,82	3,74	4,60
2009	5,97	3,96	3,98	4,27
2010	4,82	3,91	4,06	4,67
2011	5,73	4,07	4,00	4,41

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres
(en pourcentage)

ANNÉE	TRIMESTRE 1	TRIMESTRE 2	TRIMESTRE 3	TRIMESTRE 4
2002	7,63	9,66	8,74	6,11
2003	5,86	8,54	7,42	5,87
2004	5,98	7,54	6,55	5,29
2005	5,77	7,06	6,32	5,15
2006	6,34	7,32	6,84	5,26
2007	5,24	6,88	7,43	4,89
2008	5,98	9,55	6,54	5,04
2009	6,55	7,66	6,13	5,04
2010	5,69	6,34	5,67	4,94
2011	6,28	8,08	6,80	5,30

GRAPHIQUE 8

Fréquence[92] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

ANNÉE	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
2002	0,32	0,56	0,11	5,86	1,18
2003	0,28	0,51	0,07	5,00	1,07
2004	0,24	0,48	0,08	4,52	1,03
2005	0,22	0,45	0,09	4,32	0,99
2006	0,21	0,45	0,18	4,52	1,08
2007	0,19	0,39	0,27	4,22	1,04
2008	0,19	0,33	0,49	4,63	1,14
2009	0,17	0,28	0,10	4,72	1,07
2010	0,16	0,23	0,07	4,17	1,01
2011	0,12	0,20	0,13	5,12	1,04

GRAPHIQUE 9

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme
(en dollars)

ANNÉE	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT
2002	2 233	3 265	1 496
2003	2 439	3 531	1 662
2004	2 582	3 603	1 763
2005	2 692	3 751	1 813
2006	2 868	3 727	1 787
2007	2 919	3 794	1 792
2008	2 897	3 557	1 748
2009	3 113	3 786	1 481
2010	3 062	3 837	1 501
2011	3 065	3 864	1 312

92 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 10

Coût moyen[93] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme
(en dollars)

ANNÉE	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
2002	1 420	11 871	1 753	436	1 860
2003	1 441	12 956	2 066	429	2 106
2004	1 469	13 366	2 288	414	2 275
2005	1 564	13 625	2 483	429	2 473
2006	1 546	13 719	2 841	415	2 471
2007	1 563	14 212	2 405	429	2 551
2008	1 406	13 528	4 531	431	2 596
2009	1 419	14 321	3 027	447	2 562
2010	1 447	14 617	2 549	464	2 678
2011	1 428	13 649	3 470	452	2 877

GRAPHIQUE 11

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme
(en dollars)

ANNÉE	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT
2002	117	163	120
2003	124	169	115
2004	125	169	112
2005	126	176	110
2006	124	169	115
2007	128	177	110
2008	127	168	118
2009	130	172	94
2010	122	167	85
2011	123	176	87

93 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 12

Coût moyen[94] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2002	4,60	66,07	1,89	25,56	22,00
2003	3,99	65,65	1,48	21,42	22,57
2004	3,49	64,48	1,73	18,71	23,34
2005	3,45	61,24	2,33	18,53	24,58
2006	3,21	61,23	5,12	18,76	26,70
2007	2,99	55,35	6,59	18,11	26,46
2008	2,63	44,03	22,14	19,95	29,60
2009	2,47	39,86	3,08	21,09	27,40
2010	2,31	34,19	1,87	19,38	27,14
2011	1,78	27,45	4,38	23,11	30,04

GRAPHIQUE 13

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »

Année	Prime souscrite moyenne ($)	Prime indiquée ($)	Rapport sinistres / primes (%)	Marge de profit estimée (%)
2002	542	324	60,63	15,83
2003	562	331	59,70	16,37
2004	563	332	59,15	15,36
2005	550	330	59,50	14,16
2006	540	327	60,03	12,95
2007	531	333	61,78	10,38
2008	534	335	62,73	10,43
2009	521	318	60,46	11,68
2010	514	298	57,54	13,43
2011	502	307	60,33	10,14

94 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules[95]
(en pourcentage des primes acquises)

ANNÉE	BÉNÉFICE (PERTE) DE L'ANNÉE	BÉNÉFICE (PERTE) POUR LA PÉRIODE DE 10 ANS SE TERMINANT L'ANNÉE COURANTE
1987	(2,5)	
1988	(3,3)	
1989	(10,5)	
1990	(8,3)	
1991	1,1	
1992	6,4	0,4
1993	8,5	(0,3)
1994	10,4	0,5
1995	9,3	2,2
1996	5,3	3,3
1997	(4,5)	2,9
1998	(6,6)	2,3
1999	(2,5)	2,9
2000	3,1	3,0
2001	10,2	4,0

95 Les résultats des années 2002 à 2011 sont présentés au tableau 12.

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1 Nombre d'assureurs automobile au Québec 20

TABLEAU 2 Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte 21

TABLEAU 3 Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec 22

TABLEAU 4 Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 23

TABLEAU 5 Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile 24

TABLEAU 6 Évolution des parts de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec 25

TABLEAU 7 Évolution des primes des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec 26

TABLEAU 8 Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré 28

TABLEAU 9 Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec 30

TABLEAU 10 Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 31

TABLEAU 11 Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec 32

TABLEAU 12 Résultats des opérations en assurance automobile au Québec 35

TABLEAU 13 Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2011 pour les voitures de tourisme 52

TABLEAU 14 Recensement des autres sections des manuels de tarification les plus consultés au cours de l'année 2011 52

TABLEAU 15 Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2011 54

TABLEAU 16 Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2011 56

TABLEAU 17 Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2011 57

TABLEAU 18 Nombre de polices et primes directes souscrites pour la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement pour l'année 2011 60

TABLEAU 19 Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme 61

TABLEAU 20 Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 62

LISTE DES GRAPHIQUES

Page

GRAPHIQUE 1 Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs et les courtiers 19

GRAPHIQUE 2 Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire 19

GRAPHIQUE 3 Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité 27

GRAPHIQUE 4 Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme 37

GRAPHIQUE 5 Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 38

GRAPHIQUE 6 Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 39

GRAPHIQUE 7 Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 40

GRAPHIQUE 8 Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 42

GRAPHIQUE 9 Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 43

GRAPHIQUE 10 Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 44

GRAPHIQUE 11 Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 45

GRAPHIQUE 12 Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 46

GRAPHIQUE 13 Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques » 48

GRAPHIQUE 14 Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules 49

GRAPHIQUE 15 Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté 53

QUÉBEC

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
418 525-0337

MONTRÉAL

800, Square-Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
514 395-0337

Sans frais 1 877 525-0337
www.lautorite.qc.ca

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

Mixed Sources
FSC